FEV 1 : 1971

HISTOIRE

DES

TRAVAUX DE LA COMMISSION DU HAVRE

DANS LE PORT DE MONTRÉAL

UNIVERSITÉ LAVAL
BIBLIOTHÈQUE
MONTRÉAL

Ouvrage présenté à la Chambre de Commerce

PAR

M. L. E. MORIN, Sr, Commissaire du Havre.

ANNÉE 1894.

Séjour
Olivier
7680
Ex-Libris

1894

PUBLIÉ PAR LE "MONITEUR DU COMMERCE,"
Montréal.

HE554
M6
M67

UNIVERSITÉ LAVAL
BIBLIOTHÈQUE
MONTRÉAL

HISTOIRE

DES

TRAVAUX DE LA COMMISSION DU HAVRE

DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

Ouvrage présenté à la Chambre de Commerce

Par M. L. E. MORIN, Sr., Commissaire du Havre.

Comme votre représentant dans la commission du Havre de cette ville, il est de mon devoir de vous tenir au fait de temps à autre de ce qui se passe relativement aux améliorations de notre port ; mais l'enchaînement des travaux a été tel depuis cinquante ans, qu'on peut difficilement expliquer les travaux actuels sans connaître les raisons qui ont porté nos prédécesseurs à en parachever quelques-uns, à en abandonner d'autres fortement recommandés par des ingénieurs de la plus haute réputation qu'on avait appelés de l'étranger. Les rapports de ces ingénieurs sont très volumineux et ne sont pas d'une lecture très amusante, excepté pour les gens du métier. En ma qualité de commissaire et voulant être au fait du passé comme du présent, je me suis imposé la tâche de parcourir ces rapports pour vous en donner le bénéfice aussi succinctement que possible, travail qui pourra être utile à mes successeurs et qui mettra la génération actuelle au fait de ce qu'aura fait la génération qui s'éteint tous les jours. Vous ne devez pas vous attendre à avoir un rapport volumineux, car alors, je vous référerais aux ouvrages qu'il m'a fallu parcourir pour obtenir mes informations ; mais le peu que je vous en donnerai pourra servir de jalons à ceux qui voudraient avoir plus de particularités ou de détails. A ceux-là je dirai qu'ils trouveront à la Commission du Havre ce qu'ils ne pourront peut-être pas trouver ailleurs,

car on sait que le marchand est peu compilateur de statistiques qui ne l'intéressent pas directement et peu conservateur de brochures, pamphlets, rapports etc., qu'il ne daigne souvent pas honorer d'un regard. C'est une erreur, car c'est souvent sur ces documents qu'on fait l'histoire du pays. A un moment donné, on désire avoir une information ; combien ne donnerait-on pas pour avoir un pamphlet, une brochure dont les feuilles ont servi à allumer le poêle, la pipe ou le cigare ? Que d'ouvrage on s'éviterait en mettant les bibliothèques sans dessus dessous pour trouver la précieuse information dont on a besoin ! Si vous éprouviez, messieurs, le même plaisir que j'éprouve à parcourir les vieux pamphlets, les vieilles brochures d'il y a cinquante ans, vous n'en détruiriez jamais aucun, vous les conserveriez religieusement pour les faire relier, et au moyen de ces volumes que vous vous procureriez de temps à autre, vous auriez l'histoire de votre temps que vous pourriez recommander à vos fils de continuer.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour l'objet de ce petit travail d'aller au-delà de l'année 1850 ; car dans l'histoire de la Commission du Havre que j'ai eu l'honneur de faire devant cette Chambre, j'ai parlé de l'origine des travaux de la Commission pour le creusement du Saint-Laurent, et aujourd'hui j'ai l'intention de me tenir aux améliorations du havre proprement dit.

La question des améliorations du havre est contemporaine du creusement du Saint-Laurent et les deux ouvrages devaient marcher de pair, car à quoi aurait servi le chenal amélioré, si les navires devaient venir s'échouer dans le port ? L'un ne pourrait aller sans l'autre et, en quelque sorte, les améliorations du havre devaient précéder les travaux de creusage.

Le premier rapport d'un comité d'ingénieurs composé de MM. Wm. Gibbs McNeil, John Child et S. Czowksi avait été fait à la demande de MM. John Try, John Young et Louis Marchand, commissaires du havre d'alors, et ne se rattachait qu'à la possibilité de creuser le St-Laurent pour permettre à un navire d'un tirant de 16 pieds d'eau d'arriver jusqu'à Montréal. Cinq ans avant, le gouvernement provincial avait décidé d'améliorer la navigation entre Québec et Montréal et M. Atherton, du bureau des travaux publics avait été chargé en 1844 de faire les sondages nécessaires. Une grave question

s'éleva alors. Devait-on creuser un nouveau chenal droit ou devait-on améliorer l'ancien ? On décida en faveur d'un nouveau chenal droit. On se mit à l'ouvrage, mais il ne s'écoula pas bien longtemps avant qu'il surgit un nouveau parti qui s'objectait carrément au nouveau chenal droit et se prononçait en faveur de l'amélioration de l'ancien chenal naturel. On avait déjà dépensé $320,000 pour le nouveau chenal quand les travaux furent suspendus en 1846. Ce fut alors que la Commission du Havre prit la direction des travaux et que la commission d'ingénieurs fut chargée d'étudier la question et de faire un rapport qui fut soumis le 31 octobre 1850.

Environ trois ans plus tard, le 24 août 1853, les commissaires du havre ayant invité un certain nombre de citoyens à aller examiner les travaux qui avaient été faits au lac St-Pierre donnèrent un certificat à l'effet qu'ils avaient trouvé seize pieds un pouce dans le chenal quand il n'y en avait que douze pieds un pouce d'eau dans les parties où on n'avait pas creusé. On avait déjà gagné quatre pieds dans le chenal amélioré. Je crois qu'il ne reste plus personne de ceux qui ont signé ce certificat.

C'est du 2 décembre 1853 que date la première agitation sur les améliorations du havre par l'apparition d'un mémoire de la Commission adressé à Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement sur les améliorations du havre de Montréal. Ce document suggérait d'obtenir une expression de l'opinion publique par le moyen de documents publiés dans les journaux et déposés au bureau de commerce où le public pourrait en prendre connaissance. On posait les questions suivantes dans ce document :

1o.—Est-il nécessaire d'augmenter l'accommodation actuelle du havre pour les vaisseaux d'outre-mer ?

2o.—Si oui, en quelle localité conviendrait-il mieux de faire les travaux nécessaires et qu'elle devrait être la nature de ces travaux ?

3o.—Quel serait le meilleur moyen de se procurer l'argent nécessaire pour faire ces travaux ?

L'honorable John Young, qui était alors président de la Commission du Havre, se chargea de répondre à ces questions.

A la première, il répond dans l'affirmative, puis il passe en revue le progrès du commerce de Montréal pour soutenir la première proposition.

A la seconde proposition sur la question de la localité où les

améliorations devraient se faire, il répond en s'appuyant sur le rapport de MM. Gzowski et Keefer, ingénieurs civils, qui avaient été chargés d'étudier cette question le 7 janvier 1852 et qui avaient soumis leur rapport le 28 janvier 1853. Ce rapport concluait : " qu'anxieux d'éviter une aussi forte " dépense qu'encourrait la construction de docks à Hochelaga, " ils avaient tourné leur attention vers les bassins du canal et " la Pointe Saint-Charles comme étant la localité la plus propre " à rencontrer tous les besoins tant du commerce que de la " navigation intérieure et des chemins de fer." Puis il termine ses arguments en demandant la garantie du gouvernement sur une émission de débentures, s'appuyant sur ce que cet ouvrage est un ouvrage provincial plutôt que local, et qu'en conséquence le gouvernement ne devrait pas s'objecter à fournir cette garantie.

Les travaux du havre et le creusage du Saint-Laurent marchent ensemble. Au lieu d'un simple état financier que la Commission avait coutume de rendre au gouvernement, les commissaires du havre font un rapport élaboré dans lequel ils font connaître le progrès des travaux ainsi que l'historique depuis le commencement des opérations au chenal droit du Lac Saint-Pierre jusqu'au 31 décembre 1854. Ce rapport est précieux comme document historique.

Ici commencent les difficultés dans la question de l'amélioration du havre.

L'opinion publique était très divisée sur cette question. L'ancienne commission du havre, le 26 décembre 1851, à la suggestion de M. Young avait donné instruction à MM. Gzowski et Keefer, ingénieurs civils, de faire un examen du Havre pour en connaître la capacité et plus particulièrement pour pourvoir des docks en connexion avec des magasins permanents qui seraient construits pour diminuer les frais de manipulation et économiser sur le transbordement des marchandises. Ils avaient aussi des instructions particulières pour étudier la possibilité et l'avantage de faire un canal qui passerait par la rue Craig qui raccorderait le canal de Lachine avec la baie d'Hochelaga, avec docks et magasins.

Le rapport des ingénieurs concluait à ce qu'un canal de la nature de celui que recommandaient les commissaires était impraticable comme *ouvrage local* à cause des frais immenses que nécessiterait cette entreprise. D'autre part, il montrait

que des docks avec magasins permanents pouvaient se construire à la Pointe Saint-Charles beaucoup plus avantageusement que de semblables ouvrages ne pourraient se faire à Hochelaga qui aurait à se fournir d'eau par des tuyaux en fer qui passeraient par la rue Craig.

La commission du havre prit l'affaire en sa sérieuse considération et après mûre délibération, elle se sentit portée vers l'adoption du premier projet comme base des futures améliorations du havre, pourvu pourtant qu'elle eut l'approbation du Commerce de Montréal et du Gouvernement. Le Gouvernement refusa de s'engager à supporter ce projet. tandis que les citoyens en général s'y opposaient par des résolutions passées en assemblées publiques. Dans ces circonstances, la Commission du Havre crut ne pas devoir presser l'affaire, mais de la suspendre jusqu'à ce que l'opinion publique fut mieux dessinée quant à la localité où les travaux devaient se poursuivre.

Ce ne fut que le 10 janvier 1854 que la question de l'amélioration du havre revint sur le tapis et qu'une correspondance s'établit à cet effet entre la Commission du Havre et le bureau de commerce pour avoir une expression d'opinion de ce dernier sur les questions suivantes :

1o.—Le bureau du commerce est-il de la même opinion que la Commission du Havre sur la nécessité de prendre des moyens immédiats pour donner de plus amples accommodations aux navires d'outre-mer dans le havre de Montréal ?

2o.—Le bureau pense-t-il comme la Commission sur la question de creuser le Saint-Laurent, à une profondeur de vingt pieds à eau basse, pourvu qu'on fournisse l'accommodation nécessaire aux navires de ce tirant d'eau dans le havre, et si oui, le bureau est-il d'accord avec la Commission sur l'idée que les plans soumis des docks à la Pointe Saint-Charles doivent être adoptés ?

3o.—Le bureau s'accorde-t-il avec les commissaires dans l'idée que ces améliorations sont pour le bénéfice de la Province et par conséquent, qu'on devrait demander au gouvernement de garantir l'intérêt sur la somme qui devra être empruntée pour mener cette entreprise à bonne fin ?

En réponse à cette première lettre, le bureau du commerce demanda la production d'un plan des docks projetés avec un plan du havre avec la position des battures, des sondages jusqu'au milieu du chenal, un mémoire des revenus du havre

pendant les cinq dernières années, du nombre de vaisseaux qui avaient fréquenté le havre et du montant des revenus des vaisseaux qui avaient passé le Lac Saint-Pierre. Ces documents furent soumis avec explications de l'ingénieur du havre nécessaires pour bien comprendre les plans.

Il appert par cette correspondance que depuis le rapport de MM. Keefer et Gzowski, la grosseur des vaisseaux fréquentant le havre de Montréal avait considérablement augmenté, et qu'on annonçait en Angleterre le départ de vaisseaux jaugeant deux mille tonneaux de capacité. Ces navires devaient avoir une longueur de 300 pieds, 100 pieds de plus que les vaisseaux qui fréquentaient habituellement le havre, et que toute l'accommodation dans le havre ne s'étendait que depuis la rue Saint-Sulpice à l'entrée du canal.

Le Bureau de Commerce s'occupa-t-il de la question ou la traîna-t-il en longueur jusqu'au mois de mai 1857 ? A en juger par l'absence d'échange de documents entre la Commission du Havre et le Bureau de Commerce, les questions de la Commission seraient restées sans réponse car, à la réunion de la Commission, le 24 avril 1857, la résolution suivante de la Commission fut adoptée à l'unanimité :

"Qu'en vue de l'augmentation du commerce du port et du prochain achèvement du chenal de 20 pieds dans le Lac Saint-Pierre, la commission est d'opinion que le temps est maintenant arrivé de prendre en considération la question d'augmenter la capacité du havre, et afin d'attirer l'attention du public et en avoir une expression d'opinion, il est résolu que le rapport soumis aujourd'hui par M. Young soit publié et que les plans des docks préparés par M. Forsyth soient déposés pour inspection au Merchants Exchange."

Cette résolution était la conséquence de cette autre qui avait été adoptée par le Bureau de Commerce, le 9 février 1857.

RÉSOLU.—Que le conseil de ce bureau suggère à la Commission du Havre la nécessité de soumettre toute la question de l'agrandissement du havre à au moins deux ingénieurs qualifiés, pour obtenir des estimés et leur opinion sur la localité la plus propice pour obtenir l'accommodation que requiert le commerce de ce port avec le moins de dépense possible comparativement aux avantages offerts.

La question, qui paraissait avoir sommeillé pendant quelque temps, se réveillait de nouveau et la commission nomma trois

ingénieurs des plus éminents, MM. John Childe, W. J. McAlpine et James P. Kirwood pour faire une étude et soumettre un rapport sur les améliorations du havre de Montréal.

La lettre d'instructions comporte qu'ils doivent examiner comme préliminaires, si les commissaires ont agi sagement en faisant creuser le lac Saint Pierre ou s'il aurait été plus avantageux pour le commerce de la province d'effectuer le transbordement des marchandises à Québec et de favoriser le cabotage au lieu d'amener les gros vaisseaux à Montréal et s'il vaut mieux améliorer le havre de Montréal ou laisser aller le commerce à Québec ? Ils devront aussi examiner si les améliorations du havre de Montréal auront pour effet d'attirer le commerce de l'Ouest et jusqu'à quel point ce commerce sera favorisé, prenant en considération qu'avec l'agrandissement des canaux et la construction des chemins de fer, il n'a bénéficié que dans la proportion de quinze pour cent du commerce des provinces du Canada Ouest et des Etats de l'Ouest contre 85 pour cent qui se sont dirigés vers New-York par le canal Erié.

Quant au site, comme il y avait beaucoup de divergence d'opinion parmi le public, les uns voulant les améliorations dans la baie ou auprès de la Baie d'Hochelaga, d'autres au carré Viger, d'autres prétendant qu'on pouvait convertir le havre actuel en un dock, tandis que d'autres voulaient les améliorations entre la Pointe du Moulin à vent et la Pointe St. Charles, les commissaires n'exprimaient aucune opinion et leur laissaient carte blanche sur le local le plus désirable.

La commission d'ingénieurs se mit à l'ouvrage et fit un rapport très élaboré, très raisonné qu'ils soumirent à la commission du havre, le 24 Mars 1858. Ce rapport demande à être lu en entier pour être apprécié à sa juste valeur. On prophétisait en quelque sorte ce qui est arrivé depuis 1858 de l'importance du Canada quand on aura ouvert notre immense Nord-Ouest ; comment par le moyen de nos chemins de fer, on détournerait vers le St. Laurent le commerce qui trouvait ses débouchés par le Mississipi ; comment celui du Missouri se déverserait par nos grands lacs vers l'Atlantique. Ce rapport est une précieuse page de notre histoire. On prend en considération les rapports déjà soumis ;

1o. Des bassins au nord de la baie d'Hochelaga ;
2o. Un havre intérieur au carré Viger ;
3o. Un havre élevé à la Pointe St. Charles ;

On pese les avantages et les désavantages de chacun de ces plans et on leur trouve des objections sérieuses dont la principale était le coût de l'entreprise, une autre, l'éloignement du centre des affaires, et une troisième, l'obligation de faire venir l'eau des rapides de Lachine pour remplir les bassins. Le niveau des bassins à Hochelaga se trouverait de 37 pieds au-dessus du niveau du St. Laurent et la communication devait se faire au moyen de deux écluses situées au nord du bassin. Il faudrait creuser le bassin à une profondeur de 20 pieds, l'entourer de murs en maçonnerie qui reposeraient sur des cribs chargés de pierres. Il faudrait amener l'eau pour fournir les écluses de la tête du rapide de Lachine, une distance de 11½ milles avec une chute de 9½ pieds au coût de $2,017,320 ou pomper l'eau du fleuve par machines à vapeur qui coûteraient $138,240 de contruction et $68,000 par année d'entretien. Mr. Childe se prononce carrément contre le projet. Tout en condamnant le projet pour les navires d'outre-mer, on reconnaissait la position admirable de la baie d'Hochelaga pour faire le commerce de bois, et on prédisait que le temps n'était pas éloigné quand la baie serait occupée par les produits des forêts et des scieries de l'Ottawa et de ses tributaires.

Le projet du carré Viger venait ensuite.

A propos de ce projet, M. Childe s'exprimait comme suit :

" L'extension du canal depuis l'écluse de la côte St-Paul à travers la ville jusqu'au carré Viger et la construction là ou quelque peu plus bas dans la rue Craig de docks pour l'usage des navires d'outre-mer aurait été un projet magnifique autrefois, mais aujourd'hui, il est trop tard." Et il donne ses raisons à l'appui, dans lesquelles concourent MM. McAlpine et Kirwood. Puis vient en dernier lieu le projet de la Pointe St-Charles. Ce projet était grandiose. Il comprenait la construction d'un mur depuis le nord de la jetée du pont Victoria presque perpendiculaire et presque parrallèle au courant sur une distance de 4000 pieds à un point au sud-est de la Pointe du Moulin à vent, de là, à angle droit 1400 pieds vers le rivage près de l'embouchure du canal, comprenant une espace de 130 acres. La surface de l'eau dans ce bassin serait élevée de 20 pieds audessus de la moyenne de l'eau du St-Laurent avec laquelle, elle serait raccordée dans la partie est du bassin par le moyen d'une écluse de 400 pieds de long et d'une largeur de 75 pieds pourvue d'une paire de portes placées à 150 pieds audessous

des portes supérieures de manière à laisser passer les vaisseaux d'un petit tirant d'eau avec économie.

On proposait aussi de raccorder ce bassin avec le canal Lachine par le moyen d'écluses. Ce plan aurait coûté approximativement deux millions.

Ce rapport de MM. Childe, McAlpine, Kirkwood fut une bombe lancée dans le public. On convoqua des assemblées publiques, on pétitionna la législature, on remua ciel et terre pour empêcher son adoption. Les commissaires ne crurent pas devoir rester en butte à toutes les accusations qu'on portait contre eux, et M. John Young, qui était alors président de la commission du havre, adressa une lettre datée du 26 juin 1858, à l'Hon. T. J. J. Loranger, M. P. P., qui était alors secrétaire provincial, pour expliquer la position de la commission et de la sienne particulièrement, car il paraissait être l'instigateur du plan de la Pointe St. Charles. Dans sa lettre au secrétaire provincial, M. Young nie l'exactitude des considérants de la pétition qui sont de nature à induire le public en erreur et à faire retarder les travaux nécessités par le creusement du lac Saint-Pierre et les améliorations du St. Laurent, puis il procède à faire l'historique des améliorations du St. Laurent, depuis le commencement jusqu'à cette date, puis il procède à expliquer en quoi les considérants de la pétition adressée à l'Hon. Secrétaire provincial sont erronés. Voici comment il s'exprime à ce sujet :

" Le rapport des ingénieurs fut soumis à une assemblée des commissaires du premier Avril (1858) et unanimement approuvé par les commissaires présents (Son honneur le Maire, MM. Young et Whitney). On convoqua une assemblée publique des citoyens pour prendre en considération les améliorations du havre pour le 17 Mai sur la demande de citoyens influents de la partie est, mais telle était la diversité d'opinions qu'on ne passa pas de résolutions et l'assemblée se sépara dans le plus grand désordre. Néanmoins, les résolutions qui devaient être proposées furent publiées dans les journaux du lendemain, entr'autres une favorisant l'inspection d'un site pour la construction de bassins et de docks dont il ne s'était pas agi jusqu'alors. Ce site était près des terrains des Sœurs Grises et paraissait devoir rallier l'assentiment d'un grand nombre de citoyens de la partie est. On tint une conférence le24 Mai et il fut décidé que dans un bill que la commission du havre son

mettrait au gouvernement pour améliorations du port, on ne ferait aucune suggestion sur la localité où ces améliorations devaient se faire ; on demanderait simplement les pouvoirs nécessaires à faire ces améliorations. La pétition à l'honorable secrétaire provincial disait que la commission ayant soumis au gouvernement des cartes, des plans et des rapports d'ingénieurs pointant la Pointe St Charles comme étant le lieu le plus propre à la construction de docks, les commissaires auraient abusé de leur position et la pétition concluait à rejeter la demande des commissaires pour la construction de docks à la Pointe Saint Charles. Or, il était de fait que la commission n'avait fait aucune allusion et n'avait jamais mentionné la Pointe Saint Charles dans le bill qu'elle avait soumis au gouvernement."

Les commissaires envoyèrent alors les plans et cartes des ingénieurs américains qui faisaient partie de leur rapport et qui faisaient voir les plans des docks dans la baie d'Hochelaga aussi bien qu'à la Pointe Saint Charles.

Après avoir déclaré que dans aucune circonstance, la commission n'a jamais exercé de pression et ne s'est jamais prévalue de sa position pour opposer la construction de docks à Hochelaga, vis-à-vis les ingénieurs, elle déclare qu'une seule fois depuis 1845, on a mentionné le lieu où une amélioration devait être faite et cela dans une pétition signée par MM. Molson et autres attirant l'attention des commissaires sur la nécessité de la construction d'un quai au pied de la rue Monarque, qui fut construit et qui ne l'aurait pas pu l'être si on n'eût pas agrandi les limites du havre de Montréal. Les minutes de la commission du havre montraient que depuis l'année 1845 jusqu'alors (1858), tous les travaux nouveaux avaient été construits à l'est du quai de l'île au coût de £38,000.

La conséquence de la conférence entre les citoyens et la commission du havre fut la nomination d'un ingénieur. Ci suit la lettre d'instruction, signée respectivement par le président du havre et par le président d'un comité de citoyens, au sujet des améliorations du havre, transmise à M. Trautwine, chargé d'examiner les projets de docks et améliorations du havre de Montréal, et de faire rapport sur les dits projets.

Montréal, 15 juillet 1858.

John C. Trautwine, Ecr.,

Ingénieur Civil.

" Monsieur,

"Nous avons l'honneur de vous transmettre les vues que les commissaires du havre, agissant de concert avec un comité de citoyens, ont adoptées pour diriger les recherches que vous aviez entreprises au sujet des améliorations du havre et de l'établissement de docks dans cette ville.

"Il peut être convenable de vous informer que les citoyens sont fort divisés sur ces questions, surtout sur celle des docks, et que deux projets ont fort partagé jusqu'ici l'opinion publique, l'un favorisant la Baie d'Hochelaga, l'autre la Pointe St. Charles comme emplacement des dits docks.

"Par rapport aux améliorations et extensions du havre, il semble que le désir d'atteindre ce but soit général, et la seule différence d'opinion existant sur ce point roule sur le plan à adopter, et les dépenses auxquelles on peut avec prudence se livrer. Quant aux docks, dans le cours des discussions qui ont eu lieu, un troisieme projet a été produit. Ce troisième projet indique un site sur le côté de la ville du canal Lachine et ce site a été considéré comme d'un accès plus facile pour les affaires de la cité que ceux que la Baie d'Hochelaga ou de la Pointe St. Charles.

"Comme ce site semble réunir les opinions opposées et reçoit l'appui d'un grand nombre de citoyens de la ville, les commissaires du Havre ont invité ceux qui l'ont proposé à une conférence à laquelle furent présents plusieurs citoyens et à laquelle fut adoptée la résolution suivante : " Que le comité suivant, " savoir : Wm. Workman, John Redpath, Henry Bulmer, Wm. " Parkyns, John Ostell, A. M. Delisle et Thomas Ryan, ait " pouvoir de choisir un ingénieur pour arpenter et relever le " terrain situé entre le Havre actuel et la rive nord du canal " Lachine et de la rue St-Joseph ou telle partie que le dit " comité pourra déterminer, afin que les niveaux puissent être " par eux soumis aussitôt que possible à un ingénieur en chef " ou des ingénieurs, qui seront nommés par le dit comité et " approuvés par les commissaires du Havre, lequel ingénieur " ou ingénieurs détermineront quels avantages présente le côté " nord ou côté de la ville du canal de Lachine pour la construc " tion de docks et magasins et les dépenses à encourir et con

" fèreront aussi avec les commissaires du Havre, et le dit
" comité fera aussi rapport sur tout le sujet quant à l'étendue
" des améliorations du Havre actuel, et des dépenses qu'elles
" nécessiteront."

"Conformément à cette résolution, votre nom a été suggéré par le comité et approuvé par les Commissaires du Havre, et vous remplirez en conséquence les devoirs prescrits dans la résolution,

"Ils sont de deux sortes, comme vous le verrez :

"1. Examiner l'emplacement que, pour plus de commodités, nous appellerons emplacement central des Docks et faire rapport.

"2. Conférer avec les Commissaires du Havre et le Comité et faire rapport au sujet des améliorations du Havre.

"En commençant par la question des améliorations du Havre, nous avons l'honneur de vous transmettre divers rapports, plans, devis, sondages énumérés dans l'appendice annexé à cette lettre. Au nombre, vous trouverez un plan marqué No. 1. E, et un devis marqué No. 1, F, dressés par M. M'Questin d'après information provenant de l'ingénieur de la commission du Havre, et les données qui lui ont été fournies par la bienveillance des Commissaires du Havre.

"Après avoir étudié ces papiers, cartes, etc, et examiné personnellement le Havre, vous nous donnerez votre opinion sur sa meilleure manière de l'étendre et de l'améliorer, à votre avis, en ayant en vue les dépenses, et les besoins actuels aussi bien que futurs du trafic du port.

"Passant à la question d'un établissement de Docks,le comité, afin de faciliter vos opérations, a employé M. M'Questin pour arpenter le terrain indiqué dans la précédente résolution et en dresser le plan, et à relever les niveaux, qui ont été contrôlés par M. Forsyth, ingénieur de la commission du Havre. Nous vous transmettons le plan de M. M'Questin, marqué No. 1, G, lequel comprend le superficie sur laquelle devront être dirigées vos investigations spéciales, et les services de MM M'Questin et Forsyth sont mis à votre disposition pour toutes les explications ou autres détails que vous pourrez désirer.

"Sur ce plan et par rapport au canal Lachine, vous ferez attention qu'une grande étendue de terres, 28 acres environ, appartient au gouvernement.

"Si, comme le comité l'espère, le gouvernement peut être

déterminé à faire des Docks projetés une partie des travaux publics dans ce voisinage, le coût de construction dans ce cas ne portera pas sur le Havre, mais sera plus généralement réparti sur tout le commerce du pays que si on entreprenait cette construction comme travail local.

"Dans ce plan, deux moyens d'accès au site en question pour les navires océaniques : — l'un par la propriété des Sœurs Grises et du Séminaire de Montréal, l'autre par le moyen d'une nouvelle écluse, de grandes proportions, — reliant le Havre aux bassins actuels du canal. Mais on vous prie de ne pas borner vos examens à ces entrées seulement, si vous en trouvez d'autres plus favorables,

"Le coût du terrain par l'entrée des Sœurs Grises sera un point de sérieuse considération, en dehors de toute question de génie ; et sur ce point on vous procurera tous les renseignements concernant le coût.

"Le but principal que l'on a en vue, en construisant des docks et en procurant un meilleur mouillage aux grands navires, est d'attirer à la route du St. Laurent une plus grande portion du commerce de l'Ouest que celle qui a jusqu'ici passé par ce chenal ; les commodités que l'on veut obtenir doivent être telles que les navires océaniques et les embarcations des lacs puissent se rejoindre et échanger avec rapidité et économie leurs cargaisons et telles aussi que le port offre un espace suffisant aux vapeurs océaniques de la plus grande capacité et du plus fort tirant d'eau qui viennent à ce port.

"Il sera de votre devoir d'examiner les commodités dont il sera besoin dans les limites du plan ci-joint et son voisinage, pour la construction de docks sur l'échelle qui vous semblera le plus convenable pour arriver au résultat déjà mentionné ; en vous rappelant que vos évaluations du coût doivent exercer une influence matérielle sur la conduite à tenir dans le choix d'un emplacement pour des docks. Vous ferez aussi rapport sur cela.

"Dans l'appendice, vous trouverez inclus les rapports, plans, etc, etc, des autres sites qui ont été proposés pour des docks. A l'égard de ces sites vous ferez les observations que vous jugerez nécessaires ou applicables par rapport à leurs mérites comparatifs et, finalement, après avoir considéré tout le sujet, vous

donnerez votre opinion par écrit sur la meilleure manière de construire des docks et d'améliorer le havre.

"Nous sommes, monsieur,

"Vos obéissants serviteurs,

JOHN YOUNG.

"Président des Commissaires du Havre,

THOMAS RYAN.

"Président du Comité."

Le rapport de M. Trautwine a 65 pages de petit texte. Je me borne aux faits les plus saillants et qui peuvent nous intéresser aujourd'hui. Le rapport est précédé d'un mémorandum des commissaires du havre adressé à M. Trautwine, document intéressant pour servir à l'histoire du havre de Montréal et montrer les progrès que nous avons faits depuis 1845. Comme préliminaire au rapport de M. Trautwine, je fais quelques extraits du memorandum des commissaires du havre.

" Les commissaires du havre sont depuis longtemps d'opinion que le Havre de Montréal possède des avantages naturels qui peuvent en faire le meilleur point d'un grand entrepôt pour le vaste trafic de l'intérieur et aussi le meilleur point où un échange de cargaisons entre les vaisseaux océaniques et de l'intérieur peut être fait plus convenablement et plus économiquement.

"Imbus de cette idée, les commissaires ont obtenu du Parlement, l'autorisation de creuser les bas-fonds du Lac St-Pierre, lesquels avant 1850 n'étaient pas navigables à l'eau basse pour les navires tirant plus de onze pieds d'eau. Ils ont réussi à creuser un chenal à travers ces bas-fonds, et ont, d'autre manière encore, amélioré la navigation au point qu'il y a maintenant un chenal qui n'a pas moins de 18 pieds de profondeur à l'eau basse.

"On se propose de poursuivre les améliorations de la navigation entre Québec et Montréal pour l'adapter aux vapeurs et navires à voiles tirant 20 pieds d'eau.

"Avant 1850, quand les obstacles à la navigation existaient, la dimension des navires venant à ce port excédait rarement 500 tonneaux, mais depuis le creusement du Lac St. Pierre et

les améliorations dans d'autres parties du fleuve,des vapeurs de 2,400 tonneaux et des navires à voiles de 1,200 sont venus dans le port.

"A l'exception des quais de la baie d'Hochelaga, de la rue Monarque, près Victoria, Bassin Bonsecours, les constructions du port actuel ont été terminées en 1843. A cette époque, le trafic de l'intérieur se faisait à l'aide de petites barges dont aucune ne portait plus de cent tonneaux. Le port actuel était suffisant pour de pareilles embarcations et les petits navires océaniques.

"En 1848,les canaux du St Laurent furent ouverts et propres aux navires de 800 tonneaux. Ces navires ne peuvent cependant aller au-delà du Lac Ontario, parce que les écluses du canal Welland n'ont que 26 pieds de large. Leur élargissement ouvrira la navigation de Montréal jusqu'à la tête du Lac Supérieur pour les navires de cette dimension.

" Depuis 1853, les commissaires ont jugé qu'il était nécessaire d'étendre leurs quais et de faire de profondes et larges excavations dans le havre en enlevant les récifs, élargissant et allongeant l'entrée du havre, etc, etc. Depuis ce temps, les quais du Bassin Bonsecours, de la rue Monarque et de la Baie d'Hochelaga et le pier Victoria ont été construits, et l'augmentation des vapeurs trafiquant avec les localités voisines de Montréal est telle, ainsi que le commerce local généralement, que les commissaires construisent maintenant un nouveau quai de 300 pieds de long (qui pourra encore être étendu) et de 100 pieds de large dans le bassin Bonsecours, et ils construisent aussi un quai de 1,600 pieds de long en bas du pier Victoria jusqu'au dessous de l'hôpital militaire.

" Depuis longtemps, les commissaires sont d'opinion que les docks intérieurs sont essentiels au développement complet des avantages de notre position, et en vue de déterminer le meilleur site pour leur construction, question sur laquelle règne une grande diversité d'opinions et qui excite beaucoup de différents sectionnels, ils ont, l'année dernière, demandé l'opinion de trois ingénieurs américains éminents, qui, agissant d'après les instructions les plus larges et les plus libérales ont, après avoir étudié les mérites de tous les sites proposés jusqu'à ce moment, recommandé unanimement d'enclore une partie du fleuve entre la culée du pont Victoria et l'entrée du canal Lachine. Les commissaires adoptèrent cette recommandation et

furent appuyés par la grande majorité d'une très nombreuse assemblée du Bureau de Commerce de cette ville. Dans le cours de la discussion qui suivit, un nouvel emplacement, lequel n'avait pas encore été étudié, fut proposé avec l'intention de le soumettre à une assemblée publique des citoyens par la résolution suivante, que devait proposer M. Ryan, secondé par M. Workman :

" Qu'au milieu de la division actuelle de l'opinion publique au sujet des docks, et en considération des grosses dépenses et du long retard qui accompagneront la construction de ceux projetés à l'une ou l'autre extrémité de la ville, il est convenable avant d'adopter un projet ou l'autre, d'effectuer dans toute leur étendue possible ces améliorations au port actuel, et aussi de s'assurer sans délai si des docks ne peuvent pas être construits près du port actuel ou commençant au, ou près du site des Sœurs Grises, passant à travers la rue McGill au jardin du college, et leur voisinage, et de là s'étendant au Canal Lachine et vers la Station da chemin de fer près de la place Chaboillez. Comme ce projet fournira ample espace aux magasins et toutes les commodités pour l'échange des cargaisons des lacs et de l'Océan aussi bien que pour l'hivernage des navires, parce que sa situation au cœur de la ville ne préjudiciera pas à la valeur de la propriété, et parce qu'il assurera laformation d'embranchements à travers la ville et d'un terminus convenable pour le chemin de fer du Grand Tronc, et parce qu'il sera vraisemblablement exécuté à moins de frais que tout autre plan maintenaut devant le public ; cette assemblée le recommande à la considération immédiate des commissaires du Havre et qu'un comité composé du Maire et des membres de la cité (noms, non donnés) soit député pour présenter la résolution suivante aux commissaires du Havre et prendre telles mesures qu'ils pourront juger nécessaires à l'appui des objets de la précédente résolution."

Muni de ces instructions, M. Trautwine se mit à l'œuvre et soumit à la commission et au comité des citoyens son rapport sur les améliorations du havre qui est daté de Philadelphie, 16 Octobre 1858.

Après une revue des ouvrages déjà faits qu'il critique plus ou moins favorablement en s'appuyant sur des chiffres dont je vous ferai grâce, parce qu'ils n'ont plus d'actualité, il arrive à discuter le projet des docks d'où je fais quelques extraits.

" Beaucoup de gens, dit-il, bien propres par une longue expé-

rience commerciale et par l'habitude d'une minutieuse observation, à former une opinion admissible sur la question, prétendent que la prospérité future de Montréal est inséparablement liée à la construction de docks sur une vaste échelle, tandis que d'autres, également propres, par les mêmes qualifications, à avancer des arguments solides, soutiennent qu'ils lui seraient positivement préjudiciables.

"Une troisième classe considère les docks comme une expérience dont le succès ou l'échec dépend de développements futurs, dont ils considèrent la nature et l'étendue comme incertaines pour dire le moins. Ceux-ci désirent que l'expérience soit tentée sur une petite échelle et sur un système susceptible d'extension graduelle, s'il devient nécessaire ; mais ils ont objection à la dépense première d'une grosse somme d'argent par l'entreprise d'un grand projet qui, en fin de compte, pourrait ne pas réaliser les prévisions de ses avocats.

"Voici les principaux arguments employés par les avocats des docks :

"Parmi les branches les plus importantes du commerce de l'Amérique Septentrionale, se trouve celle qui provient de l'exportation des riches produits agricoles de l'immense région appartenant aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne, tributaires de ces mers intérieures connues comme nos "cinq grands lacs."

"Ces lacs ont leur débouché dans le magnifique fleuve St Laurent, et Montréal est et doit rester la tête de la navigation des eaux profondes sur ce fleuve parce qu'à ce point commencent les formidables rapides du St. Laurent que les efforts humains sont impuissants à soumettre à la navigation.

D'où il suit, disent-ils, que Montréal est, par la nature destiné à être le point où les plus petites embarcations propres à la navigation des lacs et des canaux du Canada et dans lesquels ces produits sont d'abord embarqués, doivent transporter leur cargaison aux grands navires océaniques au moyen desquels, elle est transportée dans les pays étrangers.

"C'est pourquoi, ajoutent-ils, donnez à Montréal un système de docks étendu, muni de toutes les inventions modernes de la mécanique essentielles au transbordement rapide et économique des cargaisons d'un navire à l'autre et cette ville attirera sur le champ à elle, l'immense quantité des exportations des produits

de l'Ouest, en mettant fin à ce monopole dont jouissent maintenant Buffalo et Oswego.

"On propose aussi d'élever de grands magasins le long des docks pour emmagasiner les produits qui peuvent être retenus par l'absence des navires océaniques au temps de leur arrivée à Montréal et pour d'autres causes.

"Un autre argument puissant en faveur des docks à Montréal, c'est le fait que l'hiver, Montréal est soumis à un phénomène local particulier appelé la " Débâcle des Glaces " par lequel, d'immenses plaines de glaces flottantes sont poussées avec une force irrésistible devant la ville et parfois s'entassent à une hauteur de 46 pieds audessus de la marque d'eau en couvrant de masses de 25 pieds d'élévation, la rue élevée le long du fleuve.

"En consequeuce, aucun navire ne peut rester dans le port pendant l'hiver, mais tous, excepté quelques-uns qui trouvent un abri dans les bassins du canal Lachine, sont obligés de partir; et ceux qui appartiennent à Montréal, se réfugient, jusqu'au printemps dans les baies d'en bas ; ce qui cause fréquemment de grands inconvénients aux propriétaires de ces vaisseaux. Les docks permettront à ces bâtiments et à d'autres de rester et même d'être réparés en sûreté pendant l'hiver, s'il est nécessaire. Les docks seront donc avantageux aussi au chantier de construction maritime. Finalement, la construction de docks offrira des moyens faciles de transporter à l'Ouest le fret destiné au chemin de fer du Grand Tronc ou d'en recevoir celui qui est destiné à descendre le St-Laurent.

"Mais malheureusement, il existe une contre-argumentation très puissante, argumentation qui, si elle ne réfute pas entièrement et n'infirme pas les raisonnements precédents, tend à diminuer matériellement leur force et à soulever des doutes sur les résultats pratiques de la réalisation

"Nous signalerons brièvement quelques-unes de ces vues opposées.

"La plus formidable peut-être est l'opinion nourrie par beaucoup de personnes de haute expérience et d'expérience commerciale, que, dans le cas même où les produits de l'Ouest arriveraient en grande quantité à Montréal, il serait impossible de déterminer les navires océaniques à remonter le St-Laurent pour les recevoir. Les exportations des pays purement agricoles dépassent toujours grandement leurs importations par la,

quantité de tonnage ordinairement dans la proportion de 3 ou 4 à 1. C'est pourquoi les navires étrangers venant à Montréal y prendre cette accumulation des produits de l'Ouest doivent venir sur *lest*, ce qui leur fait perdre à peu près la moitié de leur voyage, tandis que s'ils vont à New-York chercher les mêmes produits, ils peuvent amener à ce port une cargaison qui a la chance d'obtenir un prompt écoulement.

"Cette considération doit en conséquence peser d'un plus grand poids sur l'esprit du producteur de l'Ouest que celle d'une réduction de quelque cents par baril dans les prix qu'il a à payer pour arriver au port de mer le plus accessible et doit l'engager à préférer l'autre.

"Si l'argument est exact (et il me paraît certainement tout-à-fait irréfutable) le tonnage des exportations de Montréal doit en grande partie être limité par celui de ses importations, et l'on ne peut s'attendre à ce qu'il augmente en plus grande proportion que ces dernières. Mais comme la population du Canada s'accroît rapidement et que la demande des articles importés serait proportionnellement plus grande, tout ce qui précède nous porte à croire que les exportations tiendront au moins le pas avec les importations quoiqu'il puisse s'écouler un temps considérable avant qu'elles ne soient une garantie suffisante pour encourir les lourdes dépenses d'un établissement de docks.

"D'ailleurs, beaucoup disent qu'au lieu de construire à une dépense de quelques millions de dollars, des docks où monteront les navires pour y recevoir les cargaisons des embarcations des lacs, il vaudrait mieux améliorer le port actuel, au prix de quelques centaines de milles piastres, et laisser les embarcations des lacs y venir par les commodes écluses du canal Lachine et transborder leurs cargaisons au moyen d'élévateurs flottants et des machines ordinaires.

"On objecte avec raison que le transfert des cargaisons ne pourrait s'effectuer aussi aisément que dans les docks. Mais un autre argument vient combattre celui-là, c'est que l'intérêt du prix des docks, avec les dépenses du fonctionnement et réparation excéderait de beaucoup non seulement cette différence, mais toutes les considérations impliquées dans leur supériorité supposée sur le havre actuel.

"Après avoir passé en revue les principaux arguments pour et contre les docks, nous venons à la question importante : " *Des docks paieront-ils* " ?

"Voyons maintenant ce qui arriverait, si la Prvoince construisait ces docks au prix de $3,000,000 pour l'exportation de 2,666,666 barils de grain et farine.

"Ici, les $240,000 devant payer 7 0/0 sur le placement pourraient obtenir leur intérêt par disons 5 0/0 par baril pour taux des docks, (afin de prendre moins élevé que le taux actuel), se montant à $133,133 et par un péage de 4 centins par tonneaux par mille pour les 69 milles de canaux du Canada ou 27.6 par tonneaux pour la distance entière. Or, 2,666,666 barils constituent à à peu près 266,666 tonneaux de façon que les péages se monteraient à $73,600, et les péages réunis à la somme provenant du taux des docks à $206,933. De plus, si nous admettons que le revenu du fret destiné à l'Ouest soit de vingt pour cent égal à celui des exportatations, la dernière somme sera portée à $248,380 ; de laquelle, déduction faite de $50,000 pour les dépenses annuelles, il reste $178,320 de profit net ou 6.28 pour cent sur le $3,000,000 qu'auront coûté les docks.

"C'est pourquoi si la province a $3,000,000 d'économies à placer sur des docks, et si elle peut avoir la certitude de s'assurer par là non-seulement que 2,666,666 barils de farine et grain viendront annuellement de l'Ouest à Montréal par voie des canaux du Canada, en de telles circonstances, les expédier à un taux aussi réduit que celui des frets envoyés par New York ; elle peut se croire justifiable de s'embarquer dans l'entreprise.

" Portons-nous maintenant à l'extrême opposé et examinons quels seraient les résultats d'un système de docks moins couteux, disons $1,650,000 et embarquant annuellement pour l'Est une quantité d'un million de barils de farines et grains.

" J'ai raison de croire que dans peu d'années, cette somme de produits sera expédiée de Montréal. On m'informe qu'à présent, la ville envoie à peu près les deux tiers de cette quantité dans le bas du St. Laurent.

"Dans ce cas, l'intérêt à 6o/o sur $1,650,000 est de $99,000 ; la dépense annuelle, disons $50.000, ce qui fait pour payer l'intérêt à 6 pour cent, un revenu annuel de $149,000. Pour y faire face, nous avons l'embarquement pour l'Est de 100,000 barils à 5 cents (afin de le réduire au dessous des prix et pertes actuels) ou total de $50,000 : ajoutons 20o/o pour le revenu du fret destiné à l'Ouest et nous avons un revenu total de $60,000.

"De façon que dans ce cas même, la ville ou la compagnie

construisant les docks supporterait une perte annuelle de $89,000.

"Supposons enfin que la province construise ces docks à meilleur marché ; dans ce cas, paieront ils ? La province, outre les $60,000 précédentes montant du revenu des docks, recevrait le péage sur les 69 milles des canaux Welland et du St. Laurent pour les 333,333 barils de plus que ce qui vient maintenant à Montréal et le taux, disons de quatre cents par tonneaux par mille ou 27.6 par tonneaux pour 333,333 tonneaux ; en tout, cela donne $9,200 ; ce qui, ajouté au $60,000 du revenu des docks forme un revenu de $69,200 laissant un déficit annuel ou perte de $79,800. On a insinué que, comme la Province sera bientôt forcée (sans qu'il soit nullement question de docks) d'étendre le bassin du canal devant Montréal, le gouvernement pourrait être poussé à construire un système de docks à bon marché, lesquels donneraient au canal, l'espace voulu, tout en satisfaisant aux besoins des embarquements. Mais le coût des améliorations provinciales projetées ne dépassera probablement pas $100,000, dont l'intérêt n'étant que de $6,000, il resterait encore une perte annuelle de $70,000 en supposant que l'exportation additionnelle de 333,333 barils eût lieu.

"Il ne reste plus maintenant qu'à examiner les divers plans qui ont été soumis pour des docks ; ils sont au nombre de quatre, savoir : 1o. Le projet de la Pointe St. Charles ; 2o. Le projet de la place Viger ou Hochelaga ; 3o. Le central ; et 4o. celui présenté par moi-même."

Ces extraits ne rendent pas pleine justice au rapport de M. Trautwine pour être apprécié à sa juste valeur, mais les limites que je me suis assignées me forcent à les abréger considérablement.

Comme il est dit plus haut, l'ingénieur commence ici par examiner le coût et les avantages des divers projets commençant par celui de la Pointe St. Charles qu'il qualifie de projet vraiment magnifique. Puis, il en décrit l'extension, la largeur, la longueur, la superficie, la qualité de l'ouvrage requis, puis, il donne un estimé des travaux dont le total se monte à $3,859,897. Il ne perd pas de vue la difficulté d'un accès en venant à la ville et il ajoute : "l'encombrement du canal s'oppose sérieusement à ce projet par un recours à des ponts qu'on jette-

rait sur ce canal." Il discute l'effet de la glace, de la débâcle, des dangers auxquels l'ouvrage serait exposé pendant sa construction sans parler de ceux que courraient les vaisseaux qui hiverneraient dans les docks. Il conclut son rapport par les mots suivants :

"Si le projet de la Pointe St. Charles était conçu de façon à éviter tout danger possible de la glace et compléter avec tous ses piers — ayant l'espace entre les docks et le bord comblé, et si ceux-ci étaient mis en communication convenable avec les rues, il formerait un des plus beaux ouvrages qui existat en ce genre. Mais j'ai l'assurance que pour y arriver, il ne faudrait pas dépenser moins de cinq millions."

Après la considération du projet de docks à la Pointe St. Charles, l'ingénieur Trautwine s'occupe du projet de la place Viger ou projet d'Hochelaga. Ce projet proposait de porter une ligne continue de 3½ milles de docks étroits et de canal tout à travers la ville, et presque parallèles au devant du fleuve, commençant par deux écluses,chacune de 13 pieds d'élévation. L'évaluation de cet ouvrage portée à $5,116,000 ayant été considérée trop élevée relativement aux avantages qu'on en tirerait, le projet fut abandonné.

Un autre projet, celui de M. Trautwine appelé "Projet central" qui aurait nécessité l'interruption du canal Lachine pendant deux ans, ne rencontra pas l'approbation du public. L'exécution de ce projet aurait coûté $1,684,858.

M. Trautwine conclut en remarquant qu'une tentative pour réduire les charges actuelles sur les produits pour la construction des docks sur quelque échelle que ce soit, sera entièrement futile, et si on persiste à les faire, *à cette époque*, on ne fera qu'ajouter d'avantage à plusieurs gigantesques travaux qui ne rapportent rien et ont déjà absorbé tant de sommes immenses en Canada.

"Imbu de cette conviction,dit-il,je sens qu'il est de mon devoir de prévenir les citoyens de Montréal contre l'entreprise d'un système de docks *au moins pour le présent.* Si les développements futurs du commerce donnent aux affaires une tournure différente de celle qui existe maintenant, et qui change l'aspect sous lequel se présente aujourd'hui le projet, il sera temps alors de s'occuper activement de l'affaire.

Pendant l'intervalle, on peut faire en sorte que le Havre subvienne à tous lee besoins, par des améliorations graduelles en rapport avec eux, et marchant pas à pas avec l'augmentation du commerce, et cela à une dépense modérée, si on la compare avec le prix que coûterait même le système de docks à meilleur marché."

Le rapport de M. Trautwine n'était pas approuvé par l'hon. John Young qui le critiqua dans un pamphlet intitulé :

" Routes Rivales de l'Ouest à l'Océan," et " Docks à Montréal," examinés dans une lettre aux commissaires du havre.

C'est un pamphlet de 67 pages qui ressassait tous les arguments dont on s'était servi dans la presse qui, indistinctement, avait ouvert ses colonnes à la discussion, le *Herald* représentant les idées de l'hon. John Young, la *Gazette*, celles de MM. Edmonstone Allan & Co. et autres,et la *Minerve*, celles MM A. M. Delisle et quelques autres citoyens de la partie Est de la ville.

Tandis que la discussion se faisait dans la preese, qu'on appelait des ingénieurs étrangers pour résoudre le grand problème du jour, l'amélioration du havre et la construction de docks, nos ingénieurs locaux s'occupaient de la question de leur côté avec de bons résultats reconnus par l'hon. John Young lui-même qui, à propos d'un plan de M. Forsyth, dit :

" Suivant moi, on ne trouvera pas après examen que le plan de M. Trautwine pour le mouillage des vapeurs océaniques soit aussi désirable que celui suggéré par M. Forsyth, et je ne pense pas non plus qu'il serait prudent de bâtir des quais, d'après le principe d'obliquité suggéré par M. Tate et approuvé par M. Trautwine."

Vers 1860 ou 1861, M. Legge, un ingénieur civil de très grande capacité, qui, plus tard fit le plan d'un pont pour relier Longueil à Montréal qui devait porter le nom de pont Albert, avait soumis aussi un plan pour l'amélioraéion du havre. M. Legge suggérait de convertir les battures qui se trouvaient vis-à-vis la ville en quais, plan correspondant aux idées émises par M. T. C. Keefer dans une communication soumise à la Commission du Havre, le 14 janvier 1854.

Ici, nous devons montrer la progression du commerce de la navigation pendant sept années écoulées, de l'année 1855 à l'année 1861.

Années.	Nombre des vaisseaux.	Moyenne du Tonnage.
1855	69	20,789
1856	77	30,358
1857	83	33,650
1858	73	30,670
1859	71	40,017
1860	68	40,377
1861	274	128,717

Cet état prouve de quelle urgence était l'amélioration et l'agrandissement du havre.

M. Forsyth, l'ingénieur du havre ne concourait pas dans les vues de M. Legge sur plusieurs questions, entr'autres sur celle d'une communication à établir entre la terre ferme et le quai construit sur la batture vis-à-vis la ville au moyen d'un pont flottant.

Le memorandum de M. Legge pour l'amélioration du havre porte la date du 15 juillet 1851.

Le 20 juillet 1861, la Commission du havre se réunit.

Etaient présents :

MM. H. H. Whitney, président, l'hon. John Young, Son Honneur le Maire C. S. Rodier, A. M. Delisle, Ecr., Edwin Atwater, Ecr, président du Board of Trade.

Le rapport de M. Forsyth, ingénieur du havre, ayant été lu et pris en considération :

M. A. M. Delisle, appuyé per Son Honneur le Maire, propose :

"Que les commissaires du havre, tout en appréciant le talent et l'ingénuité déployés dans le plan de M. Legge, ingénieur civil, qui recommande de convertir en quais les battures depuis le Moulin à vent en descendant (à l'exception de l'amélioration de la batture vis-à-vis le quai de l'île, projet qu'ils prendront en considération aussitôt que leurs moyens et les exigences du commerce le réclameront et les justifieront de procéder avec cet ouvrage) n'a pas affecté leur manière de voir que le moyen le plus efficace et le plus judicieux d'améliorer le havre tant dans les intérêts de la ville de Montréal que du commerce en général, est de construire des quais dans vingt pieds d'eau,selon que l'occasion s'en présentera depuis l'hôpital militaire en descendant selon les recommandations contenues dans le rapport de M. Forsyth, l'ingénieur du havre, comme étant moins dispen-

dieux et offrant toutes les facilités requises par le commerce de la navigation. De plus, que le rapport de M. Forsyth soit imprimé et publié sous forme de pamphlet avec le mémoire soumis par M. Legge qui s'y rapporte."

Proposé en amendement par l'Hon. John Young, appuyé par M. Atwater :

"Que puisqu'il est nécessaire d'augmenter les facilités du port partout où besoin en est requis, les exigences du commerce réclament plus d'accomodation qu'il n'en existe maintenant à proximité du canal Lachine.

" Que jusqu'à ce que le nouveau quai qui est maintenant en construction au Victoria pier soit complété et que les effets du courant soient connus ; il est inutile de construire d'autres quais en bas de ce point.

" Considérant la forte dépense encourue par charroyage du canal au quai construit au pied de la rue Monarque suggéré par M. Forsyth, il devient nécessaire de commencer incessamment les quais qu'on est convenu de construire avec la compagnie du Grand Tronc, en novembre 1859, et de commencer les quais sur les battures vis-à-vis la ville selon le plan suggéré par M. Legge."

Cet amendement ayant été mis aux voix, la division fut comme suit :

Pour : MM. Young et Atwater.

Contre : MM. Delisle et Son Honneur le Maire.

Les voix étant également divisées, M. Whitney, le président, vote en faveur de la motion qui fut déclarée emportée et résolue en conséquence.

C'est de cette date du 20 juillet 1861, que commencèrent cette ligne de quais qui s'étend maintenant jusqu'à Maisonneuve.

La résolution Delisle régla pour quelque temps la question de l'amélioration du havre.

C'est ici le temps de dire ce qu'était le havre de Montréal depuis 1825 jusqu'à l'époque où nous sommes rendus.

Précédemment à l'année 1825, il n'y avait que deux quais entre le carré de la Douane, maintenant Place Royale, et le pied du canal avec un front de 1120 pieds et d'une profondeur de deux pieds à eau basse.

En 1825, l'année suivante de l'ouverture du canal, le quai supérieur fut remplacé par le quai du canal, une longueur de 1260 pieds dans cinq pieds d'eau.

En 1830, la Commission du havre fut constituée pour gérer les affaires du havre et c'est par cette commission que les premiers travaux pour un système régulier de quais furent entrepris.

Entre 1830 et 1832, plusieurs des quais actuels y inclus le quai de l'île et ceux en amont et en aval furent construits sur des piliers dans une profondeur d'eau variant de cinq à vingt pieds. Ils remplacèrent ce qui restait des anciens qnais et donnèrent une étendue de 4950 pieds ou de près d'un mille.

Les choses restèrent dans le *statu quo* jusqu'en 1840, quand les travaux se poursuivirent simultanément pendant six ans au-dessus et au-dessous de ceux de 1830 à 1832, portant l'étendue des quais à 7,070 pieds ou 1.55 mille.

Les bassins agrandis du présent canal Lachine qui fut ouvert dans le printemps de 1848 ajoutèrent considérablement à l'étendue des quais et, à l'exception de la construction de deux quais avec un front de 1370 pieds dans six pieds d'eau dans le bas du havre, il ne se fit pas de travaux jusqu'en 1856, quand on commença à le creuser et que les travaux furent suffisamment avancés pour permettre aux navires d'un tirant d'eau de 13 pieds d'ancrer là où il n'y en avait que 11 auparavant. Ce fut alors qu'il fut décidé de creuser le canal à 20 pieds. Une ligne régulière de steamers s'étant établie entre Montréal et Liverpool, la nécessité de quais en eau profonde se fit sentir et on construisit à Hochelaga un quai dans 20 pieds d'eau, en dehors des limites de la ville et au-dessous du courant Ste.-Marie.

Ce fut à la même époque qu'on commença à creuser dans la partie supérieure du havre et à reconstruire les vieux quais dans une plus grande profondeur d'eau.

En 1866, quand des vaisseaux d'un tirant de 20 pieds d'eau purent parvenir jusqu'à Montréal, la ligne des quais était comme suit :

Pour vaisseaux d'un tirant de 20 pieds d'eau		1.39	mille
" " moindre que 20 pieds		" 1.78	"
	Total	3.17	

Les anciens quais étaient bâtis sur pilotis en rangs serrés et bien liés et remplis en arrière avec de la pierre et de la terre, mais depuis 1846, on les construisit uniquement en *crib work* de bois carré, pin ou autre, rempli de pierres ou de terre provenant des excavations dans le fleuve. Les quais en crib work durent de quinze à vingt ans et après ce laps de temps, il n'y a que la partie supérieure à renouveler, la partie qui se trouve hors de l'eau.

De 1868 à 1873, il y eut comme une suspension d'hostillités entre les partisans de la partie est et de la partie ouest. Il y avait bien quelques fusées par-ci, par-là, quelques articles de journaux réveillant de temps à autre les vieux combattants, histoire de ne pas se laisser rouiller, mais les hostilités semblaient suspendues d'un commun accord quant à l'amélioration du havre. On avait maintenant la preuve de ce qu'avait fait pour Montréal, le creusement du St. Laurent et comme la tendance était de construire des vaisseaux de plus en plus gros, toute l'attention était tournée du côté du chenal qu'on avait creusé à 22 pieds, qu'on voulait creuser à 25 pieds et qui devait atteindre plus tard 27½ pieds. Une autre question avait surgi quand les gros steamers commencèrent à visiter notre port. Cette question était de savoir quelle était la route la plus avantageuse pour transporter les produits de l'Ouest. Les Américains réclamaient pour eux la route des grands lacs, de Buffalo, du canal Erié jusqu'à New-York. De leur côté, les Canadiens prônaient la route des lacs, du canal Welland et du Saint Laurent. Sur les questions du creusement du St. Laurent et la voie la plus favorable pour l'exportation des produits de l'Ouest; on avait dépensé des flots d'encre pour combattre le pour et le contre de ces questions. L'hon. John Young avait écrit un pamphlet sur la question pour combattre les chiffres de M. Trautwine. Le rapport de M. McAlpine, Kirkwood et Childe discutait la question au long qui fournissait de la matière inépuisable aux journaux. MM. Blackwell, W. J. Patterson, le premier ingénieur civil, le second, longtemps secrétaire du Board of Trade, discutèrent la question *in-extenso*, car la question était alors, comme elle l'est encore aujourd'hui, d'une suprême importance, et si elle sommeille aujourd'hui, on doit s'attendre à la voir se réveiller avec une recrudescence extrême avec la question de l'amélioration de notre havre.

Précédemment à l'année 1875, les armateurs avaient beau-

coup à se plaindre des frais auxquels ils étaient soumis pour faire remorquer les vaisseaux du pied du courant pour atteindre les lieux de déchargement. Pour mettre une fin au monopole des propriétaires des remorqueurs, la commission décida de construire un remorqueur stationaire qui rémorquait les vaisseaux au moyen d'une chaîne qui s'enroulait sur des tambours. Ce que voyant, les remorqueurs baissèrent leur tarif et la conséquence fut que les armateurs préféraient le service des remorqueurs ordinaires à celui du remorqueur stationaire (chain tug); l'utilité de ce dernier cessa et il fut en conséquence retiré du service pour lequel il avait été construit. Ce fut pendant cette même année (1876), qu'on commença à éclairer les quais au moyen de lampes à huile de pétrole auxqu'elles on substitua plus tard la lumière électrique. Ce fut le 20 septembre 1876 que la commission du havre occupa pour la première fois la bâtisse qu'elle occupe actuellement.

L'année 1876 fut remarquable par la hauteur de l'eau du fleuve. Le 6 Mai, l'eau était à une moyenne de 7 pieds 5 pouces au-dessus de la moyenne de l'été, quand l'eau commença à monter, et le 17, elle avait atteint une hauteur de 28 pieds 8 pouces sur les seuils du canal Lachine et de 2 à 3 pieds et demi pardessus les quais. Pour effectuer le déchargement des navires, il avait fallu construire des échafaux le long des navires. Cet ouvrage était fait au frais de la commission qui avait dû encourir de fortes dépenses en conséquence. Le 6 Juin, l'eau avait baissé et laissé le dessus des quais à sec, mais on constatait beaucoup de dégâts qui faisaient encourir des dépenses extraordinaires à la commission. L'eau demeura très haute toute l'année. Le cri s'éleva de nouveau pour de plus amples accommodations pour les vaisseaux d'outre-mer, d'autant plus que le commerce de bois et de charbon commençait à prendre un développement extraordinaire.

En 1875, la question de l'amélioration du havre revint sur encore sur le tapis. A une assemblée tenue le 5 Mai, la Commission du Havre adopta la résolution suivante :

Considérant l'urgence de s'occuper sans délai de l'importante question des améliorations du havre sur une grande échelle afin de rencontrer les exigences créées par le creusement du chenal entre Québec et Montréal et le développement futur du commerce du pays, il est résolu de référer toute cette question à

une commission d'ingénieurs éminents et d'en obtenir un rapport final.

La commission était composée comme suit :

M. Robert Bruce Bell, I. C. Inst. I. C. Glasgow, Ecosse, Président.

Major Général Newton du Corps des Ingénieurs, E.U. d'A. New-York, E.U.

M. Sandford Fleming C.M.G. Inst. I.C. F. G. S. Ottawa, Canada.

Le 22 septembre 1875, la commission des ingénieurs se réunit pour recevoir ses instructions dont nous soumettons un abrégé.

Les instructions commencent par une revue de ce qui avait été fait dans le passé, mentionnant spécialement les rapports de MM. C. S. Gzowski et T. C. Keefer en 1851, de celui de MM. McAlpine, Childe et Kirwood en 1857 ; celui de M. John Trautwine, de Philadelphie en 1858, ainsi que ceux de MM. Sippell, Legge et autres. On attirait l'attention spéciale des ingénieurs sur la progression constante du commerce tant du Haut Canada que des Etats-Unis de l'Ouest et on citait comme exemple le fait qu'en 1838 on n'avait exporté de Chicago, par le lac Michigan que 78 minots de grains contre 123,000,000 en 1874 sans compter les provisions. En 1846, la valeur des importations du port de Montréal se chiffrait par un total de $10,099,-180 quand en 1874, il se montait à $65,808,448.

En 1854, le tonnage des vaisseaux arrivés dans le port de Montréal se montait à 72,305 tonneaux et en 1874, à 423,423 tonneaux. En 1861, le cabotage accusait 532,224 tonneaux et en 1874, 958,837 tonneaux. Les revenus du havre avaient augmenté de $64,000 en 1854 à $280,021 en 1874 et on concluait que la progression ne devait pas en rester là, mais irait en augmentant en proportion du développement des territoires du Nord-Ouest qui égalaient tout le territoire américain qui se trouvait à l'est du Mississipi.

Jusqu'alors les travaux du havre avaient été conduits sans but déterminé, sans harmonie de dessin, mais on en était arrivé à la conclusion qu'il fallait adopter un plan général et c'était ce plan qu'on leur demandait (aux ingénieurs) de préparer.

Les commissaires du havre désiraient qu'ils ne perdissent pas de vue que c'était leur désir de mettre à profit l'espace occupé par les travaux exécutés vis-à-vis la ville qui avaient absorbé

un montant d'argent considérable, que les plans devraient s'exécuter progressivement, si possible, par sections, faciles d'extension et capables de produire du revenu tout en étant d'exécution prompte et facile. Puis on entrait dans des détails de division selon les exigences, soit pour les navires d'outre-mer qui requèraient des places permanentes pour leur chargement et déchargement, pour de grands voiliers, pour le cabotage, pour les barges à bois, à foin, etc ; pour les steamers à charbon pour le commerce d'exportation de bois, pour les chemins de fer et pour le commerce de l'intérieur.

Les commissaires du havre n'offraient aucune opinion sur aucun projet et donnaient à la commission des ingénieurs, carte blanche pour atteindre leur but.

Le 26 décembre 1877, la commission d'ingénieurs soumit son rapport à la commission du havre.

Sur réception de leurs instructions, la commission d'ingénieurs adressa une circulaire à tous ceux qui pouvaient fournir quelques informations sur le sujet, puis elle visita le département des travaux publics pour connaître les vues du gouvernement et en obtenir toutes les informations possibles, puis visita Kingston, Toronto, Buffalo, Albany, New-York, et plus tard Liverpool, Glasgow et autres grands centres commerciaux.

Dans leur rapport, ils considèrent d'abord le caractère original du fleuve et du havre, signalent nombre d'erreurs dans les sondages, prennent en considération les travaux faits pour creuser un chenal entre Québec et Montréal pour permettre aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau de parvenir jusqu'à cette dernière ville, passent en revue les conséquences de l'amélioration des canaux et l'effet de la construction des chemins de fer sur le commerce de Montréal, font des calculs sur l'augmentation des revenus du havre pour baser leur rapport sur la question de savoir si les améliorations qu'ils suggèreront seront productives de revenus au proratâ des améliorations et concluent en soumettant leur projet d'amélioration dont nous soumettons quelques extraits.

Les ingénieurs soumirent sept plans pour montrer d'abord le havre tel qu'il était lorsqu'ils entrèrent en fonction, puis cinq autres successivement à proportion du progrès de l'ouvrage vers le parachèvement du plan, le deuxième étant l'ouvrage fini et au complet.

On proposait de faire un quai principal (trunk wharf) ou

BIBLIOTHÈQUE

tronc d'ample largeur de la grève auprès de la douane à travers le chenal actuel et la batture à un point d'une distance de 2000 pieds dans le fleuve. De ce tronc, on construirait des embranchements de chaque côté. Ce tronc aurait eu une largeur de 300 pieds et la largeur de chacune de ces branches du tronc principal qui descendrait le fleuve aurait 130 et celle qui serait construite en remontant aurait 120 pieds. La largeur entre ces branches aurait été de 320 pieds pour celles qui suivraient le cours de l'eau, et de 300 pieds pour celles qui seraient contre le courant. Ces dimensions auraient été suffisantes pour permettre à un élévateur de se mettre à côté d'un steamer et à une barge de se placer au côté d'un élévateur.

On proposait de creuser un chenal depuis l'eau profonde à cette portion du havre entre ces troncs proposés jusqu'à l'entrée du canal. Sur le parachèvement du tronc et des branches, on convertirait le chenal en un large bassin.

On proposait d'enlever la batture qui s'étend en face de l'île Ste. Hélène, vis-à-vis du pier Victoria, afin d'obtenir la plus grande largeur à eau profonde dans le but de diminuer le courant là où les travaux étaient projetés. Et afin de diminuer le courant davantage, on suggérait de faire disparaître le quai de St. Lambert, ainsi que d'enlever toutes les grosses pierres, au sud de l'île Ste. Hélène.

UNIVERSITÉ LAVAL BIBLIOTHÈQUE MONTRÉAL

On proposait de former un briselame sans solution de continuité depuis la jetée ouest du pont Victoria jusqu'à une ligne montrée sur le plan. On avait deux buts dans la construction de cette jetée ; d'abord, d'avoir un bassin à eau morte, puis d'empêcher les dommages de la glace aux vaisseaux qui hiverneraient dans les bassins ou aux constructions des alentours.

On proposait de complèter le bassin vis-à-vis Mill Street dans la position déjà arrêtée par les commissaires et dont la construction du quai était déjà fort avancée.

On proposait d'élargir la rue des Commissaires en reculant le mur de revêtement et de faire une double voie pour chemin de fer tout le long du front de la ville avec des ponts à certains points pour faciliter le trafic entre les quais et la ville.

On proposait de convertir les battures entre le briselame et le quai du moulin à vent en vastes bassins qui seraient une modification du plan des travaux hydrauliques projetés par le président de la commission du havre, il y avait quelques années.

Tel était en abrégé le plan soumis par la commission des ingénieurs qui devait fournir l'accommodation pour toutes les exigences du commerce, grain, bois de chauffage, cabotage, steamers de rivière, steamers transatlantiques, etc., etc.

L'année 1874 fut l'année culminante pour la navigation tant sous le rapport des recettes que du tonnage qui avait visité notre port comme le démontrera l'état suivant.

Nombre et tonnage des vaisseaux qui ont visité le port de Montréal en 1870.

Steamers venant de ou allant à des ports de la Grande-Bretagne ou des ports étrangers.

Année.	Nombre de vaisseaux.	Tonnage.	Grosseur moyenne.
1870	92	115,320	1253
1874	166	316,920	1307

Voiliers venant de ou allant à des ports de la Grande-Bretagne ou des ports étrangers.

Année.	Nombre de vaisseaux.	Tonnage.	Grosseur moyenne.
1870	344	154,725	449
1874	289	142,070	491

Steamers des Provinces Maritimes.

Année.	Nombre.	Tonnage.	Grosseur moyenne.
1870	52	18,592	357
1874	100	45,909	459

Voiliers des Provinces Maritimes.

Année.	Nombre.	Tonnage.	Grosseur moyenne.
1870	192	18,209	95
1874	176	19,257	109

Cabotage.

Année.	Nombre.	Tonnage.
1870	6345	819,476
1874	6885	824,787

Depuis le parachèvement du chemin de fer Intercolonial, le nombre des vaisseaux engagés dans le cabotage diminua annuellement.

Pendant la décade de 1870 à 1879, le nombre de steamers visitant le havre de Montréal augmenta de 205 pour cent, tandis que les voiliers diminuaient de 25 pour cent.

On ne paraît pas avoir agi sur le rapport de MM. Bell, Forsyth et Fleming..... Une crise commerciale très sévère commença à sévir en 1874, qui eut l'effet de faire diminuer le nombre de vaisseaux qui fréquentaient notre port, et comme il n'y avait pas d'urgence à augmenter l'accommodation qu'offrait notre havre, les choses demeurèrent dans le statu que pendant quelques années. On mettait la dernière main aux travaux commencés, mais on n'en commençait pas de nouveaux. Les projets plus ou moins utopiques n'ont jamais manqué. Souvent ils naissent et meurent le même jour. Ils fournissent un sujet de conversation pour vingt-quatre heures, puis ils tombent dans l'oubli le plus complet et si la presse ne se chargeait pas de nous rappeler leur existence, ils seraient enterrés à tout jamais et c'est à elle que nous devons de se rappeler qu'en 1879, permission fut accordée à la Compagnie de Chemin de Fer St-Laurent et Pacifique de couper la glace entre le quai du bateau de Longueuil et l'ile Ronde pour y faire circuler un bateau qui devait faire correspondance avec un chemin de fer qui serait établi entre la terre ferme et l'ile Ronde. Ce fut l'histoire de la fable et de la montagne qui accoucha d'une souris.

Cinq ans s'écoulèrent sans qu'on entendît parler d'améliorations du havre, quand en 1879, l'exportation de grains qui était restée stationaire depuis 1874, sauta de 16,739,580 minots à 22,755, 946 minots, réveilla les anciennes discussions du commencement de la décade. A l'exception de l'année 1874, les recettes provenant du quaiage étaient les plus considérables qu'on avait prélevées, étant de $42.739 de plus qu'en 1874 sur les navires d'outre-mer, quoiqu'elles eussent diminué de $5.266 dans le trafic local à cause du parachèvement de certaines lignes de chemins de fer, de celui de la Rive Nord particulièrement. Cette année (1879) le tonnage des vaisseaux d'outre-mer avait dépassé de 83,546 tonneaux celui de 1874 et la moyenne de la grandeur des vaisseaux qui était en 1874 de 579 tonneaux atteignait maintenant 827 tonneaux. On demandait plus d'accomodations dans le havre pour les lignes de chemins de fer le Montréal, Ottawa et Occidental et le South Eastern.

Au commencement de son rapport de l'année 1879, l'ingénieur du havre constate le progrès de l'ouvrage du bassin et du quai derrière la Pointe du Moulin à vent au coût de $12,105. Les autres sections n'avaient pas été négligées. La section 8 avait absorbé $4,176. Le draguage du bassin d'où on avait retiré 75,

663 verges cubes de terre avait coûté $18,800. Les sections 11, 12, 13 et 14 avaient absorbé $12,069, le bassin Elgin $2,648, la section 15 qui comprenait l'intérieur du quai de l'île qui avait été construit sur pilotis en 1831, à une profondeur de 5 à 10 pieds, fut complètement renouvelée et creusée à 24 pieds. On avait creusé tout le long des quais à une profondeur de 25 pieds et avec l'expérience des années précédentes, le coût du draguage diminuait d'année en année. En 1875 il en coutait 45 cts par verge cube, en 1876 35½ cts, en 1877 26 cts, en 1878 23 cts, en 1879 21 63/100.

Aux sections 5 et 8 de la Pointe du Moulin, le draguage avait coûté 24 85/100 par verge, à la section 11, 25⅓ cts ; aux sections 12 et 13 (bassin de la reine) 24 ¾, aux sections 13 et 14, 19 86/100, à la section 14, 20¾, à la section 15 (bassin du roi), 14 93/100, aux sections 16 et 17, 9⅓ cts par verge.

Pour enlever les obstructions dans le chenal, creuser dans le tuf, le gravois, la glaise, enlever les cailloux 27 56/100 la verge.

En cette année de 1879, un accident absolument identique à celui arrivé cette année au steamer Amarynthia arriva au steamer Bengal. Le pilote fut suspendu à cause de cet accident jusqu'au premier août 1880.

L'année 1880 accuse un progrès sensible sur l'année précédente. Le nombre de vaisseaux qui fréquenta notre port fut de 710 d'une moyenne de 885 tonneaux. L'augmentation en tonnage sur l'année 1879 fut de 121, 302 tonneaux et en revenus de $61,718.

C'est en cette année que la lumière électrique fut introduite sur les quais, ce qui permettait de charger et de décharger les navires comme en plein jour. Des abris pour le commerce d'animaux furent aussi construits sur les quais où on pouvait les soigner et les abreuver.

En 1879, la commission du havre s'était adressé au gouvernement pour lui représenter l'injustice de grever le havre de Montréal seul du coût des améliorations du chenal entre Montréal et Quebec.

Le premier décembre 1880, la commission revint encore à la charge dans un mémoire adressé au gouverneur en conseil où elle exposait longuement les raisons pourquoi le havre de Montréal devait être dégrevé du coût de l'amélioration du chenal, appuyant son raisonnement de chiffres établissant des comparaisons entre les frais encourus par les navires fréquentant les

ports américains et les ports canadiens. Cette requête était un pendant à une réponse au gouvernement qui avait demandé à la commission des suggestions pour dégrever la navigation des charges qui détournaient les navires de la fréquentation du Saint-Laurent et par conséquent, qui ne se prévalaient pas autant qu'on avait lieu d'espérer des améliorations des canaux. La commission voulait bien prendre à son compte les améliorations du havre proprement dites, mais prétendait que le chenal entre Québec et Montréal était un ouvrage national dont le coût devait être supporté par le gouvernement.

En 1881, le tonnage fréquentant le havre de Montréal se chiffrait par 1,672,651 tonneaux, soit 348,259 tonneaux de plus que l'année précédente. Les vaisseaux d'outre mer continuaient aussi à grossir.

Les dépenses pour réparations et entretien des quais se montaient pour l'année 1880 à $17,330, le creusage dans le havre à $46,916 à un coût moyen de 25. 16/100 centins par verge cube.

La nationalité des navires qui avaient fréquenté notre port était comme suit :

Nationalité	Nombre	Tonneaux
Anglais	643	595,151
Norwégiens	24	11,517
Autrichiens	17	8,977
Américains	8	3,832
Espagnols	5	1,907
Allemands	3	2,295
Hongrois	3	1,484
Suédois	3	1,331
Italiens	2	927
Belges	1	500
Français	1	365

Ce fut le 7 juillet qu'on vit le plus grand nombre de vaisseaux dans le port : 253. Quoique inférieurs aux années précédentes en nombre, leur tonnage les dépassait de beaucoup. Le plus grand nombre de vaisseaux qui se rencontrèrent en un jour dans le havre fut le 8 Juin 1872, quand on compta 309 vaisseaux d'un tonnage de 936, 782 tonneaux.

En 1881, les travaux dans le havre se concentrèrent principalement aux deux extrémités. A l'est, on avait comblé un large espace au-dessus des moulins à coton Hudon, dans Hochelaga, pour servir au commerce de bois, et à l'ouest, on avait relié la voie du chemin de fer Grand Tronc avec les voies sur les quais afin de faciliter les commerces du sucre et du charbon qui prenaient beaucoup d'extension. On n'accusait pas d'augmentation cette année dans le nombre des vaisseaux qui fréquenta notre port, au contraire on constata une légère diminution.

L'année 1882 ouvre une ère mémorable pour la Commission du Havre. Les travaux pour faire un chenal entre Québec et Montréal pour les vaisseaux d'un tirant de 25 pieds d'eau étaient terminés et le chenal était un fait accompli. Il s'agissait de savoir maintenant si, en vue du fait qu'on constatait que la grosseur des steamers augmentait d'année en année, il ne serait pas de bonne politique de creuser le chenal à 27½ pieds, d'autant plus qu'on avait le matériel nécessaire en main, l'expérience et la main-d'œuvre pour un tel ouvrage qui devait coûter entre $860,000 et $900,000.

L'énonciation de cette idée souleva une tempête de récriminations, principalement de la part des villes de Québec et de Hamilton, et la discussion sur cette question dura presque sans intervalle pendant deux ans. On s'objectait à ce que le gouvernement fît de cet ouvrage une entreprise nationale. Québec criait comme un homme qu'on dépouille au coin d'un bois, tandis que la ville de Hamilton, qui se donnait le titre de "cité ambitieuse," croyait que le soleil ne devait luire que pour elle. Pendant ce temps, les commissaires adressaient un nouveau mémoire au gouvernement pour lui faire assumer la dette encourue pour creuser le lac Saint-Pierre et le chenal et demandait en même temps qu'il fût creusé à 27½ pieds. En assumant la dette pour le chenal, la commission du havre se trouvait dans une position à pouvoir faire des améliorations considérables dans le havre proprement dit, tout en réduisant d'une manière sensible les frais du havre vis-à-vis des navires qui le fréquentaient.

Dans un mémoire adressé au gouvernement, nous trouvons l'état suivant des dépenses encourues par la commission du havre depuis le commencement des opérations.

En 1867, la dette du havre était de	$1,126,000
Depuis 1867 les dépenses dans le havre proprement dit se montaient à	1,520,000
Total	$2,646,000
Montant de la dette active	$1,881,000
Différence de	765,000
Payé en revenus	$2,646,000

Le havre, de la Pointe du Moulin à vent à la Longue Pointe, coûtait alors $3,000,000 et pas un centin ne provenait du trésor public, soit provincial, soit fédéral.

Depuis 15 ans, toutes les dépenses pour réparations, intérêt, administration, qui avaient absorbé au-delà de $2,000,000, provenaient des collections du havre et de la vente de débentures qui absorbaient $114,000 par année pour intérêt seulement. Les dépenses pour creuser le chenal, le lac, pour améliorer le St Laurent y compris l'outillage nécessaire à la poursuite des travaux pour creuser le chenal d'une profondeur de 20 à 25 pieds avaient coûté $1,780,000, et pour le creuser à une profondeur de 27½, il en coûterait de $860,000 à $900,000. C'est cette dette qu'on demandait au gouvernement d'assumer.

Cette année vit l'introduction de grues pour soulever des colis d'un poids de 20 tonneaux qu'on avait établies à la demande de personnes qui faisaient un crime à la commission de ne pas avoir de ces engins sur les quais. Ces grues établies, personne n'en fit usage et on n'en fit pas même la demande une seule fois. On fit la même chose pour des engins pour décharger le charbon.

Cette année vit éclore le fameux projet Shearer Bateman qui devait relier la rive sud à la rive nord par un pont qui serait parti de l'île Ste. Ste. Hélène à St. Lambert et un barrage du St. Laurent depuis le pont Victoria à l'île Ste. Hélène. Ce barrage devait fournir des pouvoirs d'eau immenses qui alimenteraient un nombre de manufactures et le bassin qui serait formé entre le barrage et la terre ferme. Ce projet vécut ce que vivent les roses, l'espace d'un jour.

C'est de cette année que date la diminution des navires à voile qui était de 14 pour cent contre 86 pour cent steamers.

Il n'y eut cette année que des travaux d'entretien et de réparations.

La grande sollicitude de la Commission du Havre en 1883 fut l'obtention d'une mesure du gouvernement pour lui permettre d'emprunter une somme de $900,000 pour continuer le creusage du chenal entre Montréal et Québec à une profondeur de 27½ pieds et de faire assumer cette dette par le gouvernement. Nous avons vu plus haut l'opposition que Québec principalement faisait à cette mesure. Nonobstant l'opposition qu'une partie de la presse faisait, le gouvernement passa un bill qui permettait à la Commission d'emprunter la somme de $900,000 à 4 o/o qui devait être appliquée à poursuivre le creusage du chenal à 27½ pieds. Le gouvernement refusa cependant d'assumer la dette, mais prit toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que l'ouvrage pouvait être fait pour la somme mentionnée et dans le temps fixé. L'ordre en conseil fut finalement passé le 14 Juin et on se mit immédiatement à l'œuvre.

Cette année vit le tonnage des vaisseaux fréquentant notre port s'élever à 1,428,984 tonneaux, dont 664,263 pour la marine transatlantique et 704,721 pour la marine intérieure.

Un fait à noter est la diminution dans la marine intérieure attribuable à l'extension des lignes de chemins de fer qui déplaçaient graduellement les vaisseaux engagés dans le cabotage qui s'élevait à 26.5 pour cent pour les trois dernières années écoulées.

1884 a été une année de dépression commerciale et devait par conséquent affecter le commerce de la navigation d'une manière spéciale ; aussi, voyons-nous le tonnage océanique à vapeur diminuer de 20 vaisseaux d'un tonnage de 20,408 tonneaux, de 14 voiliers d'un tonnage de 5,519 tonneaux et de 669 vaisseaux engagés dans le cabotage qui faisaient voir une diminution de 38,116 tonneaux, soit un total de 703 vaisseaux d'un tonnage de 53,005 tonneaux. Naturellement les recettes devaient se sentir de cette diminution de vaisseaux ; aussi constatons-nous qu'elles diminuèrent de $8,210.27 ou de 3⅓ pour cent. Vu l'état des affaires, ce n'était pas énorme, mais c'était beaucoup trop quand dans un pays comme le nôtre, on est habitué à voir le progrès marcher constamment et rarement rétrograder.

Tout conspirait à faire diminuer les recettes. D'abord les exportations de grains avaient diminué et puis la compétition

s'était établie dans le transport du charbon entre les chemins de fer et la navigation avait réduit les recettes de plus de $3000.

Néanmoins les apparences pour l'avenir étaient plus favorables, à tel point qu'on requérait plus d'accomodations de toutes parts. D'abord l'ouverture du chemin de fer Québec et Ontario sur un parcourts de 600 milles devait naturellement augmenter le trafic du port de Montréal. En outre, le parachèvement du chemin de fer Canadien Pacifique entre l'Atlantique et le Pacifique qui ouvrait un territoire immense avec sa ligne de 3400 milles devait nécessairement avoir son effet et créer de nouvelles exigences dans le havre de Montréal, d'autant plus que les Etats de l'Ouest trouveraient à leur avantage d'expédier leur grain par la voie la plus courte, le St-Laurent. La première question qui se présentait dans ces circonstances était l'accomodation des chemins de fer sur les quais et il devenait important pour la Commission du Havre d'être les seuls propriétaires des voies ferrées sur ler quais afin de mettre toutes les compagnies de chemins de fer sur un pied d'égalité, ce qui fut fait.

Une autre question fut celle d'établir des élévateurs pour faciliter le commerce et l'expédition du grain. La compagnie du chemin de fer du Pacifique obtint de la Commission un bail à long terme pour construire des élévateurs qui devaient être d'une utilité incontestable dans le cas de retard dans l'ouverture des canaux.

Si la Compagnie ne remplissait pas ses engagements envers la Commission; cette dernière aurait droit de reprendre son terrain en aucun temps.

Les dépenses pour améliorations et entretien du havre proprement dit se montèrent cette année à la somme de $44,869. La flotte des cure-môles, remorqueurs, etc., requit beaucoup de raccommodage. Le chenal dans le havre dut être creusé, les sections 41 à 44 à Hochelaga durent être remplies et nivelées. Le bassin du Moulin à vent fut élargi à 350 pieds. On enleva une quantité de cailloux et de roc. On creusa le chenal à 22 pieds sur une longueur de 1300 pieds et à 20 pieds sur une longueur de 400 pieds par une largeur de 120 pieds. La dépense sur ce seul ouvrage se monta à $39,051.

Le charbon importé de toutes sources se monta à 493,235 tonnes, 36,777 tonnes de moins que l'année précédente.

L'exportation de phosphate se montait à 20,461 contre 17,160 tonnes en 1883.

Les prédictions faites en 1884 sur une reprise d'affaires en 1885 se réalisèrent. La flotte transatlantique accusait une augmentation de 34,480 tonneaux et un total de 683,854 tonneaux.

Des demandes pour plus amples accommodations dans le havre arrivaient de toutes parts et il y avait toute apparence que ces demandes ne cesseraient que quand elles seraient remplies. Quoique le tonnage des vaisseaux dépassât celui de l'année précédente par 34,480 tonneaux, les recettes baissaient de $230,633 en 1884, à $224,896 en 1885. Cet écart de $5,839 provenait de ce que nombre de vaisseaux allaient décharger dans le canal quand leur tirant d'eau ne dépassait pas 18 pieds. Cette perte dans le revenu avait été graduelle pour la commission, ainsi, de 1880 à 1882, on n'avait pas déchargé un seul tonneau de charbon, quand de 1883 à 1885 la moyenne de diminution était de $9,000 par année, le déficit de 1885 était de $13,000 sur lequel l'article charbon figurait au montant de $7,000.

C'est en cette année 1885 qu'eut lieu la grande inondation dont le souvenir est encore frais à la mémoire d'un très grand nombre de la génération actuelle, quand l'eau s'éleva à 40 8/12 pouces au-dessus des seuils au pied du canal. L'inondation causa des dégâts considérables aux quais, principalement dans les sections du Moulin à Vent. Il en coûta $42,158 de réparations à la Commission du Havre pour réparer les quais, car on n'avait pas fait de nouveaux ouvrages cette année. Dans les sections 6, 7, 8 et 9, la glace s'était accumulée à une hauteur de 12 à 14 pieds et dans les sections 12, 13. 14 et 15, à une hauteur de 10 à 12 pieds. Dans la section 17, il y avait 40 pieds d'épaisseur de glace. On estimait la quantité de glace sur les quais à un poids de 292,529 tonneaux en allouant 34 pieds cube de glace au tonneau.

Pendant l'année, les questions du plus haut intérêt tant pour la ville que pour le havre de Montréal surgirent. L'augmentation dans la marine marchande qui avait fréquenté notre havre se chiffrait par 125,845 tonneaux sur l'année précédente. Les navires à voile dont le nombre avait diminué graduellement atteignait maintenant en tonnage celle de la navigation à vapeur, l'écart pour 1886 n'étant que de 119 tonneaux, mais si le tonnage augmentait, les recettes diminuaient à cause de la réduction des

taux de quaiage qui variaient de 25% à 33⅓%. Comparativement à l'année 1880, la réduction du taux du quaiage avait fait perdre entre les années 1881 et 1885 environ $450,500 qui auraient pu être employées a améliorer le havre et à fournir de plus amples accomodations qui, d'après les apparences seront bientôt requises. Dans son rapport sur les opérations de 1886, le Président s'exprimait comme suit :

" Depuis sept ans, la commission a entretenu les quais, a payé environ $300,000 pour creuser le havre et $150,000 pour la construction de nouveaux quais et s'est par conséquent endettée d'une somme de $200,000. Le montant d'intérêt que la commission avait à payer en 1878 étant de $111,779. Après le 4 Juillet, il ne sera que de $112,675 soit une augmentation de $896 en huit années de temps.

La dette encourue pour le chenal, qui était en 1878 de $46,945, requiert maintenant $91,385. C'est cette dette qui nous écrase. L'intérêt payé sur la dette du chenal depuis 1880 se monte à la somme de $440,032 et depuis le commencement des opérations la somme payée a été de $694,840 provenant entièrement des revenus du havre, C'est un lourd fardeau qui retarde sérieusement les améliorations du havre. Il est a espérer que le gouvernement viendra à notre aide, non pas comme une faveur qu'on sollicite, mais comme une justice que nous réclamons, le chenal étant un ouvrage national autant que le sont nos chemins de fer. Nous demandons simplement un chenal libre et que chaque havre se soutienne par lui-même en un mot, nous demandons justice égale.

Quant à l'extension du havre, vous n'ignorez pas qu'une commission composée de MM. Robert Bell, ingénieur Civil de Glasgow, du major général Newton de l'armée des E. U. et Sanford Fleming, ingénieur civil, C. M. G. a été nommée en 1875 puur étudier des plans pour l'amélioration du havre et que leur rapport soumis en 1878 est resté dans nos casiers. Les améliorations faites depuis cette époque ne gênent aucunement aux plans proposés si jamais on les adopte. Toutefois en attendant le rapport de la commission nommée pour étudier la question de l'inondation, nous sommes dans l'expectative. Nous ne pouvons prédire ce que la commission recommandera sinon qu'un des plans mérite une considération spéciale, c'est celui d'élever le niveau des quais au niveau du mur de revêtement. L'échevin Laurent, président du comité des chemins, a long-

temps entretenu l'idée d'élargir la rue à 100 pieds. Cet élargissement aurait beaucoup trop restreint l'espace requis pour le trafic actuel qui est déjà trop à l'étroit. Supposant maintenant que la ville viendrait à notre aide et que depuis le canal jusqu'aux casernes, elle élèverait le niveau qui est aujourd'hui de 38.8 pieds au-dessus des seuils, non-seulement cela donnerait plus d'espace d'abord en élargissant le chemin, mais nous réclamerions l'espace perdu par les rampes. En outre on épargnerait beaucoup sur le charroyage sans compter l'avantage d'un meilleur drainage et d'avoir un pavage permanent. En outre, cela permettrait la construction d'abris permanents pour les marchandises qui coûtent annuellement de $1,000 à $7,000 aux compagnies de steamers transatlantiques et si les compagnies de chemins de fer construisaient une voie élevée, leurs trains pourraient circuler sans le moindre embarras pour le trafic qui se fait sur les quais. Ce serait aussi une épargne considérable pour la commission du havre, qui, chaque année, est obligée de dépenser des milliers de dollars pour l'enlèvement de la glace."

La question de l'inondation était à l'ordre du jour, le gouvernement crut devoir intervenir et nomma une commission composée de MM. Henry F. Perley, I. C., représentant le gouvernement, Thomas C. Keefer, I. C., représentant le Board of Trade et la halle au blé, John Kennedy, I. C., représentant la Commission du Havre et Percival N. St. George, représentant la ville de Montréal pour s'enquérir des causes des inondations à Montréal et de suggérer les moyens pour y obvier.

L'essor considérable que prirent les affaires en 1886 prouve une fois de plus que le temps était arrivé de rencontrer ses exigences dans le havre. On constatait une augmentation sensible dans les commerces de grain, de bois, de bestiaux et des produits de toutes sortes. En 1888, de nouveaux efforts furent faits auprès du gouvernement pour assumer la dette du creusage du chenal comme ouvrage national.

En vue de l'augmentation de la marine qui visitait notre port, l'ingénieur du havre reçut instruction de préparer un plan progressif pour rencontrer les éventualités en attendant les plans de la Commission d'inondation. Le 19 janvier, l'ingénieur du havre soumit le rapport demandé. Le rapport mérita la sérieuse attention de la Commission du Havre en ce qu'il fournissait un espace de près da 25,000 pieds mesure linéaire d'accommodation de plus que le havre tel qu'il était

alors, en fournissait. Ce rapport mérite d'être étudié pour être apprécié à sa juste valeur. On peut difficilement en donner un abrégé sans lui faire perdre une partie de son mérite intrinsèque et le cadre de ce mémoire ne permet pas de le publier au long.

La perte de revenu provenant des vaisseaux qui déchargeaient du charbon dans les bassins du canal se monta cette année à $17,000. D'un autre côté, l'augmentation de tonnage donnait une augmentation de $16,210 sur l'année précédente. L'écart entre le tonnage des voiliers et des steamers qui s'était presque effacé s'élargit considéralement cette année, l'augmentation des navires à vapeur faisant le commerce maritime ayant été de 61,074 tonneaux et la diminution de la marine faisant le commerce fluvial et le cabotage ayant diminué de 18,367 tonneaux. Cette année, la Commission avait obtenu un nouvel octroi de $325,000 pour creuser le chenal au Cap à la Roche.

La glace avait encore causé cette année, beaucoup de dommages aux quais. L'enlèvement de la glace coûta $4,289 et $64,984 furent dépensées pour réparations, nouvelles constructions, etc.

Le grand évènement de l'année 1888 fut le parachèvement du creusage de Montréal à Québec à une profondeur de 27½ pieds et la décision du gouvernement d'assumer la dette encourue pour cet ouvrage. L'inauguration du chenal donna lieu à de grandes réjouissances auxquelles assistaient les plus hauts personnages du pays et les citoyens les plus marquants de Montréal. La condition imposée par le gouvernement pour avoir assumé la dette créée par le creusage du chenal était de faire disparaître la taxe de tonnage imposée sur les vaisseaux qui visitaient le port de Montréal.

Nous ne pouvons mieux faire l'historique en quelques mots du chenal du St. Laurent que de rapporter les mots du président de la Compagnie du Havre lors de l'inauguration, le 7 novembre 1888.

" Messieurs, disait-il, six ans se sont écoulés depuis que j'ai eu l'honneur de présenter un toast aux Ministres de Sa Majesté quand nous avons inauguré le chenal creusé à une profondeur de 25 pieds. Je suis orgueilleux de l'honneur qui m'incombe de présenter de nouveau ce toast après six ans d'un travail ardu et difficile. Permettez-moi de vous rappeler ce que j'ai

dit alors : qu'en 1850, il n'y avait que 11 pieds d'eau dans le lac St. Pierre ; trois ans après, en 1853, il y en avait 16 ; en 1859, nous en avions ajouté deux autres, ce qui portait la profondeur à 18 pieds ; en 1865, on atteignait 20 pieds ; en 1878, 22½ pieds ; 25 en 1882, et aujourd'hui nous atteignons 27½ pieds et la même profondeur au Cap à la Roche à mi-marée. Le chenal a, maintenant, deux fois et demi la profondeur qu'il avait en 1850. Je félicite le gouvernement de sa sage politique d'avoir assumé la dette du chenal, qui nous permet d'enlever la taxe sur les navires qui est une invitation à la marine du monde de fréquenter le St. Laurent et par là abaisser le taux du fret. Il en a coûté environ trois millions de dollars pour creuser le chenal de 20 à 27½ pieds. Je crois que le peuple du Canada peut maintenant reconnaître qu'il en a coûté bon marché d'avoir creusé le chenal de 20 à 27½ pieds sur une longueur de 40 milles.

Le 31 Décembre, toute la flotte engagée dans les travaux du chenal fut transportée au gouvernement qui devait continuer les travaux au Cap à la Roche.

Il restait à voir comment les finances seraient affectées par l'abandon de la taxe sur les navires. En 1881, la réduction opérée s'élevait de 20 à 33 ⅓ 0/0 sur le tarif précédent. Pendant les sept années écoulées, on avait perçu du havre proprement dit :

Sur marchandises importées	$738,673
do exportées	405,532
Du trafic local	288,006
	$1,432,211
Les dépenses avaient absorbé pour	
Intérêt sur la dette du havre	804,191
Réparations	343,146
Administration	237,811
	$1,385,148
Surplus en sept années	47,063
	$1,432,211

Pendant la même période de sept années, depuis 1881 à 1887, les recettes avaient été comme suit :

Taxe sur tonnage des navires d'outre-mer et de navigation fluviale	$318,733
et la commission avait payé en intérêt au gouvernement en 7 ans, la somme de	538,219
laissant un déficit de	219,486
Pendant le même temps, on avait dépensé pour bouées, marques etc, la somme de	62,794
et on avait reçu du gouvernement	35,000
laissant une perte de	$ 27,794
ajouté déficit sur tonnage	219,486
	$247,280

irrespectivement de perte d'intérêt qui aurait porté la somme à $300,000 qui était toute sortie des ressources du havre.

La glace ayant cette année causé moins de dommages, les réparations ne se montèrent qu'à $49,520 contre $64,984 l'année précédente.

La grande question pour la Commission du havre et la ville de Montréal était la protection de cette dernière contre les inondations périodiques et l'amélioration du havre conjointement avec les travaux nécessaires pour la protection de la ville.

Les ingénieurs du havre et de la ville soumirent un rapport conjoint accompagné de six plans numérotés de un à six.

Le plan No. 1 contemplait l'élargissement de la rue des Commissaires et de la rue de la Commune à une largeur de 100 pieds en empiétant sur le terrain au nord ou du côté de la ville. On suggérait d'élever la rue de sept pieds afin d'être au-dessus du niveau des plus hautes eaux lors des inondations. On élèverait le niveau des quais au-dessus des eaux hautes du printemps. On parviendrait aux quais au moyen de rampes comme à présent dont une pour les voitures et une pour les voies ferrées.

Le coût de ce plan aurait été très dispendieux $4,624,755.

Le plan No. 2 consistait en l'élargissement des rues des Commissaires et de la Commune du côté de la ville à 100 pieds de largeur en conservant à peu près le même niveau qu'à présent. Pour se préserver des inondations, on aurait construit un fort mur en maçonnerie au-dessus du mur de revêtement qui aurait été au-dessus du niveau de l'eau des inondations. On aurait élevé le niveau des quais de trois pieds et on y

serait parvenu par le moyen de rampes et de portes en fer à l'épreuve de l'eau qu'on aurait fermées lors des inondations. Il aurait fallu renouveler le mur de revêtement actuel d'une manière beaucoup plus substantielle qu'à présent. On estimait le coût de ce plan à $4,584,989.

Dans le plan No. 3, on aurait élargi la rue des Commissaires et de la Commune de 100 pieds en empiétant sur la propriété du Havre à l'est de la rue St. Pierre et sur la propriété privée à l'ouest. Pour se protéger contre l'inondation, on adopterait les suggessions du plan No. 2 pour parapet, portes et rampes. On estimait le coût d'exécution de ce plan à $3,046,589.

Le plan No. 4 proposait d'élargir la rue en complétant sur la propriété du havre à l'est de la rue St. Pierre et sur la propriété privée à l'Ouest de ce point. On ne détruirait pas le niveau actuel, mais on élèverait les quais à la hauteur de la rue et on abolirait les rampes. On construirait un parapet et on parviendrait sur les quais en passant par des portes en fer qui seraient fermées au temps des inondations. On estimait l'exécution de ce plan à $3,282,196 dont la ville aurait à supporter une proportion de $1,165,680 et le havre, $2,116,516.

Le plan No. 5 suggérait d'élargir la rue des Commissaires et de la Commune à 100 pieds. Quant au reste on adopterait les suggestions du plan No. 4 pour se préserver de l'inondation.

Les estimés pour l'exécution de ce plan étaient portés à $3,-913,304.

Enfin, venait le plan No. 6 qui était le plus économique.

On contemplait l'élargissement des rues des Commissaires et la Commune à 75 pieds au moins à l'Est de la rue St. Pierre en empiétant sur la propriété du havre et à la même largeur à l'Ouest de la rue McGill en empiétant sur la propriété privée, entre les rues St. Pierre et McGill, où l'étroitesse des quais ne permet pas d'élargissement de ce côté et la grande valeur de la propriété vis à-vis, en ferait un projet trop dispendieux, on n'élargirait pas la rue. On exhausserait les quais au niveau de la rue des Commissaires, afin d'abolir les rampes et on se protégerait contre les inondations par le moyen d'un parapet avec ouvertures et des portes comme dans les plans No. 4 et 5. Ce plan coûterait $2,827,894 dont la proportion pour la ville à payer serait de $708,428 et pour le havre de $2,119,466.

Les ingénieurs terminaient leur rapport en recommandant l'adoption du plan No. 6.

A une assemblée des sous-comités d'Inondation tenue au bureau de la Commission du Havre le 13 Juin 1888, il fut résolu :

Qu'il est avantageux tant pour la ville que pour le havre de Montréal qu'il y aurait unité d'actions dans les plans suivants d'améliorations :

1o. Faire une élévation sur le front de la ville pour la protéger contre les inondations.

2o. Faire une rue suffisamment commode en élargissant la rue des Commissaires.

3o. Avoir un plan détaillé d'amélioration du havre en tant qu'il pourra relier avec les améliorations de la ville ci-dessus mentionnées.

4o. Charger les ingénieurs de la Cité et du Havre de préparer des plans pourvoyant aux améliorations ci-dessus, faire des estimés et établir autant que possible la proportion que la ville et la commission du havre aurait à assumer.

Dans les plans et estimés, il serait bon d'indiquer le coût de l'élargissement de la rue des Commissaires aux différentes largeurs mentionnées, de l'exhaussement de la rue et de l'exhaussement des quais.

L'année 1889 accusa une augmentation sensible dans les affaires du port sur l'année précédente, le revenu ayant été d'environ $33,000 de plus, le tonnage ayant augmenté de quarante navires d'outre-mer et de 347 vaisseaux engagés dans la navigation fluviale, ce qui donnait une augmentation de 15 pour cent sur l'année 1888.

La commission du havre se trouvait soulagée de deux lourds fardeaux, le premier, le creusage du chenal, le second, le contrôle des bouées et des marques entre Montréal et Québec que le gouvernement avait assumés. Le mouvement dans le havre comprenait en exportation :

Bois expédié à la Grande Bretagne	113,746,611	pds.
" " en Amérique Mér	23,020,663	"
Grain	9,843,175	Minots.
Phosphate	21,824	Ton.
Farine	519,579	Barils.
Fromage	1,144,396	Boîtes.
Pommes	138,020	Quarts.
Moutons	58,983	Têtes.
Bêtes à cornes	24,053	"

Les importations de charbon de toutes parts se montaient à 579,678 tonnes, le Grand Tronc ayant importé tout son charbon par chemin de fer ; 115,912 barils de ciment furent débarqués sur nos quais, ainsi que 23,911 tonneaux de Scrap Iron.

Pendant la saison de navigation, la construction des quais à Hochelaga avança rapidement.

Si on jette maintenant un regard rétrospectif, on ne peut qu'être étonné du progrès fait dans la navigation dans le port de Montréal.

C'est en 1853 que les steamers d'outre-mer visitèrent notre port. Il y en eut trois cette année, le Genova de 350 tonneaux, le Sarah Sands de 931 tonneaux et le Lady Eglington de 335 tonneaux. Ce dernier fit deux voyages pendant la même année. Que voyons-nous en 1889 ? 522 steamers d'un tonnage de 763,783 tonneaux. Ces steamers variaient en grosseur de 2000 à 3728 tonneaux.

L'année 1890 s'ouvrit avec toutes les apparences d'avoir un grand programme à remplir. La question de se prémunir contre l'inondation était à l'ordre du jour et l'augmentation des navires qui visitaient notre port exigeait de plus amples accomodations.

Dans son rapport annuel, le nouveau président M. Henry Bulmer, qui avait succédé à M. Alex. Robertson qui était mort pendant l'année 1890, passa en revue les opérations de l'année et suggéra plusieurs améliorations à faire, comme celle de faire une rampe en bas de la traverse de Longueuil, de renouveler la boutique flottante qui était devenue trop petite, de terminer au plus tôt les quais à Hochelaga dont le besoin se faisait grandement sentir. Celui de la raffinerie de sucre avait été complété sur une largeur de 680 pieds. Il restait encore 296 pieds à construire. On avait ouvert des négociations avec les lignes de chemins de fer pour devenir seul propriétaire des voies qui se trouvaient sur les quais, mais comme on ne pouvait s'entendre, on référa la question à un arbitre qui la régla et la Commission du Havre devint seule propriétaire.

Dans un état soumis sur le mouvement de la navigation, il faisait voir qu'en 1850, le tonnage des vaisseaux de toutes sortes qui avait fréquenté notre port n'était que de 46,867 tonneaux et qu'en 1890, il atteignait un total de 930,332 tonneaux.

La nécessité de l'agrandissement du port se faisait sentir de-

plus en plus et il fallait enfin s'entendre sur les améliorations à faire ; mais au moment d'adopter le plan No. 6 en son entier, le gouvernement intervint et sur ses objections à certains détails, MM. John Page et Louis Coste furent chargés d'en faire une étude et de faire rapport. Sur des représentations qu'on fit sur le temps qui s'écoulait et la mort de M. Page qui eut lieu dans l'intervalle, le Ministre des Travaux Publics soumit un plan entièrement nouveau à l'examen des Commissaires du Havre et dont Mr. R. C. Lebrun, ingénieur français éminent, était l'auteur.

Finalement, le Ministre des Travaux Publics charge son ingénieur en chef, M. H. F. Perley, de faire une étude de tous les plans d'amélioration du havre gardant en vue le moyen de prévenir les inondations.

Après une grande somme de travail et un examen à fond de toute la question, il soumit son rapport daté du 17 Novembre 1890 approuvant en son entier le plan No. 6 A : adopté par la ville et la Commission du Havre et ratifié par le Board of Trade et les intérêts maritimes. Sur la recommandation du Ministre des Travaux Publics, l'ordre en conseil fut passé le 17 Janvier 1891 et communiqué à la Commission le 3 Février. On se mit immédiatement à l'œuvre pour obtenir le matériel nécessaire pour commencer les travaux, mais les contre-temps retardèrent au commencement les opérations et ce ne fut que le 21 Juillet 1891 que les travaux commencèrent sur ce qu'on est convenu d'appeler l'île aux Millions en français et Guard Pier en anglais.

D'après le rapport de l'ingénieur pour l'année 1891, 73,160 verges cubes de terre furent déposées comme fondations préliminaires aux travaux de 1892 au coût de $12,000 dont la proportion de la ville était de $4,085. Pendant la session de 1890 et par acte 54-55 Vict. Chap. 53, la Commission obtint le pouvoir d'emprunter une somme d'un million de dollars pour améliorations dans le havre à part les privilèges déjà obtenus.

Pendant l'année 1891, les travaux commencés à Hochelaga furent terminés. Le creusage des deux bassins avait exigé l'enlèvement de 155,932 verges cubes de terre. Le nouveau quai mesure 641 pieds de long en remontant le courant et 480 pieds en descendant avec une largeur de 180 pieds fournissant 1550 pieds de quais. La même année vit commencer la construction d'un quai de 700 pieds de long.

Le montant total des dépenses faites sur ces nouveaux ouvrages à Hochelaga et à Maisonneuve pendant l'année 1891 fut de $102,697.99 et de $335,497.35 respectivement. Cette année, les dépenses à la Pointe du Moulin à Vent, ne furent que de $631.37. La dépense d'entretien des quais fut de $49,109.

L'année 1892 fut une année comparativement tranquille, mais elle ne fut pas une année d'épargne. La glace qui s'était amoncelée sur les quais fut une source de dépense à cause des dégâts qu'elle avait causés. On constatait une augmentation régulière dans la grosseur des vaisseaux depuis que le chenal donnait 27½ pieds d'eau, et on avait la preuve de cette épaisseur d'eau dans le chenal par le fait que le Pomeranian et le Samartian, le premier chargé à 27 2/12 pieds et le dernier à 27 5/12 pieds, avaient pu passer sans encombre de Montréal à Québec.

Le revenu avait dépassé cette année celui de l'année précédente de $29,744.

L'entretien et les réparations des quais avaient absorbé $72,175, l'île aux Millions ou Guard Pier $76,698 ou $88,475 depuis le commencement des opérations.

Toujours progression dans le tonnage qui visite notre port et 1892 accuse une augmentation de 10 vaisseaux et 98,050 tonnes sur l'année précédente, quand il était arrivé 725 vaisseaux d'un tonnage de 938 657 tonneaux contre 735 vaisseaux d'un tonnage de 1,036,707 tonneaux en 1892. L'augmentation se répartissait entièrement sur la marine à vapeur, les voiliers diminuaient en proportion de l'augmentation des steamers.

L'état financier montrait un surplus de $59,504 sur l'année précédente. La dette de la Commission restait toujours à $2,368,000. Les dépenses pour le compte de capital durant l'année 1892 avaient été de $274,027 dont $47,228 pour construction de nouveaux quais à Hochelaga, $119,643 pour outillage pour les nouveaux travaux et $76,693 pour l'île aux Millions ou Guard Pier. Beaucoup d'ouvrages avaient été faits cette année à Hochelaga et à Maisonneuve. L'espace entre les deux localités avait été nivelé et les quais sur tout le parcours étaient d'un même niveau. Les chemins de fer furent poussés jusqu'à Maisonneuve et deux voies furent établies, l'une pour le Grand-Tronc, l'autre pour le Pacifique. A l'Ouest, la voie ferrée du Grand-Tronc avait été reliée à la Pointe St-Charles avec celle de la Pointe du Moulin à Vent. Les chemins avaient

été entretenus aussi bien que possible, si on considère le matériel dont ils sont faits.

La construction du Guard Pier ne marchait pas au gré des Commissaires. Les travaux préliminaires dans ces sortes de constructions sont très longs. Il fallait d'abord construire un quai en treillis de 260 pieds de long par 40 de largeur à l'extrémité du cours d'eau navigable pour servir de débarcadère au matériel nécessaire à cette partie du pier qui s'étendrait de ce point au pont Victoria, un espace de 5,600 pieds.

Du quai en remontant vers le pont, on avait construit une partie de la jetée sur une longueur de 400 pieds par une largeur de 140 et d'une hauteur de six pieds au-dessus du niveau des eaux basses.

Partant d'une distance de 180 pieds au-dessous du treillis et s'étendant à une distance de 700 pieds en descendant, on en avait construit une autre partie à eau profonde, et on pouvait en voir certaines parties qui projetaient hors de l'eau à une hauteur de 20 pieds.

Tout le matériel employé provenait de draguage du fond du fleuve.

Il n'y avait plus de fin aux contrariétés qu'on éprouva pendant cette année. Les machines qui devaient être livrées au commencement de la saison ne le furent que très tard, et quand l'essai s'en fit, elles faillirent ignominieusement. Il fallut retomber sur le vieux matériel qui n'était aucunement propre au service qu'on en exigeait tant à cause de la lenteur avec laquelle marchaient les engins que par le coût nécessairement élevé de l'ouvrage accompli.

Avec l'année 1893, les contrariétés ne devaient pas cesser. Les grues flottantes qui avaient été réparées et améliorées marchèrent bien quand on en fit l'essai qui eut lieu le 14 et 24 juin. Il n'en fut pas de même pour les grues de terre qui étaient indispensables au progrès des ouvrages dans la section supérieure de la jetée. Ce ne fut que le premier septembre que ces grues furent en position et quand on commença à les opérer, elles répondirent bien pour le but pour lequel elles avaient été construites et on avança la jetée de 700 pieds après avoir transporté 26,296 verges cubes de roc, tuf et cailloux qui furent déposés dans un rapide courant, quand le 3 octobre, la machine se brisa et force fut de suspendre les travaux pour l'année.

Depuis le commencement des opérations, les dépenses se montaient en

Année		
1891	à	$11,777.60
1892	à	76,698.10
1893	à	51,004.03
		$139,479.73

d'après les rapports soumis par l'ingénieur en chef du havre, M. John Kennedy.

Les réparations du havre avaient absorbé cette année $58,-644.

La Commission du Havre ne reculera devant aucune amélioration compatible avec les exigences du temps en autant qu'on lui donnera les moyens d'accomplir ce qu'on exigera d'elle. Jusqu'à présent le Havre de Montréal n'a pas été l'enfant gâté du gouvernement. Puisse-il le devenir dans un avenir rapproché.

FIN.

se

re,

3,-

é-
nt
a
i-
n